IX kadencja

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
**(nr 263)**
z dnia 11 kwietnia 2023 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 263)

11 kwietnia 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

**– informacja pełnomocnika rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP na temat stanu realizacji prac nad CPK.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP wraz ze współpracownikami, **Tomasz Smoleń** zastępca dyrektora Biura Generalnego Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Łukasz Zgoda** główny specjalista kontroli państwowej Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Karol Halicki** prezes zarządu Stowarzyszenia Port Lotniczy Białystok, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej, **Karina Kozłowska** przewodnicząca Komitetu Agrounii, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich, **Piotr Malepszak** pełnomocnik prezydenta miasta Gdańska ds. kolejowych, **Adrian Pokrywczyński** ekspert Związku Powiatów Polskich, **Marek Serafin** ekspert ds. rynku transportu lotniczego oraz **Tomasz Wardak** doradca.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Państwo posłowie otrzymali link. Prosiłbym o zalogowanie się. Sprawdzimy kworum. Głosowanie sprawdzające kworum będzie aktywne przez całe posiedzenie Komisji.

Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja pełnomocnika rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP na temat stanu realizacji prac nad CPK. Zaraz poproszę pana ministra o zabranie głosu, prosiłbym natomiast o zwięzłość wypowiedzi. Później przystąpimy do dyskusji: krótkie pytanie, krótka odpowiedź. O godz.12:00 mamy kolejne posiedzenie Komisji, również w bardzo ważnym temacie, więc naprawdę prosiłbym o pilnowanie czasu.

Panie ministrze, czy jest pan z nami? Niestety zdalnie.

**Sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP Marcin Horała:**

Tak, jestem. Czemu „niestety”, panie przewodniczący?

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Wolałbym zobaczyć pana na żywo.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

To trzeba było zwołać Komisję bez trybu porozumiewania na odległość, wtedy…

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

To jest tylko opcja. Prosiłbym pana, panie ministrze, o zabranie głosu.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Tak jest. Szanowni państwo, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na sali jest mój zespół ekspertów. Mamy przygotowaną krótką prezentację, więc poprosiłbym, żeby w tym momencie zwięźle ją zaprezentować, a ja ewentualnie głos zabiorę po niej, gdybym widział potrzebę uzupełnienia, ale myślę, że będzie to wyczerpujący pakiet informacji dla państwa posłów.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Proszę bardzo. Kto prezentuje tę prezentację?

**Zastępca dyrektora ds. analiz Biura Strategii i Planowania, Projektowania i Inżynierii Podprogramu Centralnego Portu Komunikacyjnego Michał Jasiak:**

Dzień dobry państwu. Prezentacja ze strony Centralnego Portu Komunikacyjnego została podzielona na części odpowiadające poszczególnym działaniom naszej spółki. W zakresie inwestycji kolejowych będę miał okazję przedstawić państwu informacje – z naszej strony kluczowe. Postaram się, tak jak pan przewodniczący prosił, zrobić to zwięźle i systematycznie. Nazywam się Michał Jasiak, odpowiadam za część planistyczną naszych prac w zakresie obszaru kolejowego.

W zakresie naszych działań – to na pewno jest informacja państwu znana – są 2 tys. km linii kolejowych podzielonych na 30 liniowych projektów inwestycyjnych. Realizowanych jest również 10 tzw. projektów horyzontalnych, obejmujących szerzej niż tylko dany projekt inwestycyjny, które sprowadzają się do wytworzenia pewnych nowych standardów, które pozwolą na wdrożenie kolei dużych prędkości i na wprowadzenie z sukcesem jej eksploatacji. Cechą jest oczywiście zapewnienie dużej dostępności tych linii kolejowych. Zakładane jest, że w odległości co najmniej 30 km od miejsca zamieszkania wszyscy mieszkańcy Polski będą mieli dostęp do stacji kolejowej systemu, który zostanie wprowadzony.

Natomiast płynnie przechodząc do spraw, które zostały zrealizowane w ciągu ostatniego roku, powiem, że w trakcie realizacji mamy obecnie 1,5 tys. km linii kolejowych z 2 tys. km, które przed chwilą miałem okazję państwu przedstawić. 1,5 tys. km linii kolejowych to projekty, dla których realizowane są studia wykonalności lub dokumentacje projektowe.

W ciągu ostatniego roku dla czterech odcinków linii kolejowych wybrane zostały warianty inwestorskie, które konkretnie wskazują, który przebieg linii kolejowej będzie realizowany. Są kluczową decyzją pozwalającą na uszczegółowienie prac i wejście w etap projektowania dla już zdecydowanego przebiegu linii kolejowych. Odcinki, dla których wybrane zostały warianty inwestorskie, obejmują cały ciąg Warszawa – Łódź – Wrocław, jak również odcinki Katowice – Ostrawa oraz Łętownia – Rzeszów.

Na mapie możemy zobaczyć, że 1,5 tys. km linii kolejowych obejmuje praktycznie wszystkie obszary Polski. Są nimi objęte zarówno linie kolejowe, które mają zasadniczy efekt w postaci przenoszenia dużego ruchu pociągów i pasażerów, jak również linie kolejowe położone we wschodnich obszarach kraju, dla których spodziewamy się nieco mniejszych potoków pasażerskich, lecz ich realizacja jest również uzasadniona równomiernym rozwojem inwestycji kolejowych w ramach całego kraju.

Wspomniane przez mnie dokumentacje projektowe zostały już uruchomione na większości ciągu Warszawa – Łódź – Wrocław. Tutaj brakujący jest jeden odcinek pomiędzy Kępnem a Czernicą Wrocławską, dla którego spodziewamy się podpisania umowy w najbliższym czasie. Oznacza to, że ten kluczowy odcinek jest realizowany i w sposób systematyczny i sprawny zmierzamy do założonego celu uruchomienia eksploatacji tej linii kolejowej na odcinku Warszawa – Łódź od 2028 r.

Sam odcinek Warszawa – Łódź obejmuje wyjście z Warszawy, przejście przez węzeł kolejowy CPK, budowę nowej stacji kolejowej w Brzezinach oraz wprowadzenie w już istniejącą stację Łódź Fabryczna. Będzie kluczowym odcinkiem przynoszącym największy wylotowy ruch kolejowy z Warszawy w kierunku CPK. Będzie to de facto przedłużenie już istniejącej w Warszawie średnicowej linii kolejowej przez Warszawę Centralną i Warszawę Zachodnią, która teraz będzie kończyła się w CPK i z której następnie ruch będzie

rozdysponowywany na Centralną Magistralę Kolejową, na linię w kierunku Łodzi oraz na CMK-Północ w kierunku Trójmiasta.

Dalszy odcinek to odcinek pomiędzy Łodzią, Sieradzem i Wrocławiem. Tutaj spodziewamy się największego skrócenia czasu przejazdu, jaki będzie możliwy do osiągnięcia. Wynika to z kształtu sieci kolejowej, który obecnie Wrocław w pewien sposób ogranicza. Nie mamy dobrego połączenia kolejowego pomiędzy centralną częścią Polski a Wrocławiem, a więc realizacja tej inwestycji umożliwi zejście z czasem przejazdu z obecnych pięciu–sześciu godzin do niecałych dwóch.

Na odcinku Katowice – Ostrawa mamy kluczowy ciąg pozwalający na połączenie z Republiką Czeską, wpisujący się również w międzynarodowy ciąg KDP dla Grupy Wyszehradzkiej. Wybrany tutaj wariant inwestorski pozwoli na stworzenie ciągu, który będzie realizował nie tylko krajowe potrzeby kolejowe na gęsto zurbanizowanym obszarze Śląska, ale również na włączenie sieci kolei czeskich, słowackich, węgierskich w system kolei dużych prędkości. Tam projekty KDP są realizowane w podobnych harmonogramach, a więc jest to odcinek niezbędny do tego, żeby zapewnić spójność systemów kolejowych w obszarze międzynarodowym.

Z kolei przy linii Łętownia – Rzeszów kluczowym efektem realizacji inwestycji będzie zwiększenie dostępności Rzeszowa do centralnej części Polski, połączenie z lotniskiem w Rzeszowie-Jasionce i sprawne zapewnienie dojazdu pasażerskiego i towarowego również do tych rejonów Polski. Jak możecie państwo zobaczyć, mamy tutaj linie o nieco innym charakterze, o większej liczbie przystanków, zapewniające również dużą dostępność regionalną w miejscu, w którym położone po drodze miejscowości zawierają większą liczbę mieszkańców.

Wspomniany przeze mnie kontekst międzynarodowy został mocno zobrazowany poprzez podpisane porozumienie o współpracy z kolejami ukraińskimi, które zakłada wspólną realizację inwestycji pomiędzy Trawnikami i Zamościem i dalej, z przedłużeniem do Lwowa, z potencjałem przedłużenia dalej w obszar Ukrainy, zapewniające połączenie nie tylko rejonów Polski, rejonu Zamojszczyzny, ale również pozwalające na dużo lepszą dostępność mieszkańców Lwowa i rejonu Lwowa, którzy obecnie dość tłumnie realizują swoje potrzeby transportowe za pomocą innych środków transportu.

W ostatnim czasie mamy również podpisane porozumienie z Rail Baltica, czyli z projektem realizowanym przez państwa bałtyckie: Litwę, Łotwę i Estonię, pozwalające na realizację linii kolejowej o standardowym rozstawie szyn – obecnie takiego rozstawu szyn tam nie ma, a jest tylko tzw. rosyjski – który pozwoli na połączenie tych państw również z inwestycjami po stronie Polski i wspomnianymi przeze mnie inwestycjami w Grupie Wyszehradzkiej.

Sumarycznie inwestycje, które teraz możecie państwo zobaczyć na mapie po prawej stronie, obejmują 25% mieszkańców całej Unii Europejskiej, 4,5 tys. km linii KDP pozwalającej na istotne wzmocnienie rozwoju gospodarczego wszystkich państw, przez które będą przebiegały. Międzynarodowy kontekst tych inwestycji pozwala zatem na włączenie dodatkowych korzyści, związanych nie tylko z potrzebami krajowymi, ale również z potrzebami międzynarodowymi, pozwalając na połączenie całego regionu w osi północ-południe, istotnej z perspektywy brakujących powiązań gospodarczych, ale również mających swój kontekst militarny.

Sama realizacja tych inwestycji będzie efektywna dzięki istotnemu skróceniu czasu przejazdu. Będzie to bardzo mocno zauważalne w kierunku Pragi. Najszybsze pociągi będą mogły pojechać przez Ostrawę w czasie 4,5 godziny, zatem w czasie całkowicie konkurencyjnym wobec transportu lotniczego. Również Bratysława czy Budapeszt będą mogły być w istotnie krótszy sposób włączone w sieć kolejową, o państwach bałtyckich nie wspominając, ponieważ tam połączeń kolejowych aktualnie nie ma.

Wszystkie te efekty realizacji poszczególnych inwestycji zostały przez naszą spółkę zaprognozowane w specjalistycznym narzędziu nazwanym Pasażerskim Modelem Transportowym, dzięki któremu jesteśmy w stanie przewidzieć, jak wielu pasażerów będzie wykorzystywało poszczególne linie kolejowe. Tutaj poprzez zamodelowanie wszystkich inwestycji kolejowych, drogowych, rozwoju społeczno-demograficznego, rozwoju gospodarczego jesteśmy w stanie ocenić, jak będą funkcjonowały poszczególne linie kolejowe.

W ostatnim czasie wykonana została aktualizacja sieciowej prognozy ruchu, którą publikowaliśmy dwa lata temu.

Poprzez uszczegółowienie poszczególnych wskaźników, poprzez zasilenie tego modelu dodatkowymi danymi wynikającymi z wykonanych już studiów techniczno-ekonomiczno-środowiskowych jesteśmy w stanie stwierdzić, że w 2050 r., po realizacji wszystkich inwestycji, zarówno w ramach CPK, jak i w ramach pozostałej sieci kolejowej i drogowej, możemy liczyć na 134 mln pasażerów rocznie we wszystkich kategoriach pociągów pasażerskich, które będą poruszały się po tych liniach kolejowych. Jak możecie państwo zobaczyć, 2019 r. to było niecałe 50 mln, 2022 r., zeszły rok, w którym mieliśmy jednak dość rekordowe przewozy kolejowe, było to 59 mln, a zatem po realizacji tych inwestycji możemy liczyć na dwukrotny wzrost liczby pasażerów wykorzystujących transport kolejowy, co pokazuje, że realizacja tych inwestycji jest niezbędna do tego, żeby można było dalej zachęcać pasażerów do wykorzystywania transportu kolejowego.

Porównanie wykorzystania poszczególnych linii kolejowych jest widoczne na ekranie. Widać, że kluczowa oś komunikacyjna, o której wspomniałem, Warszawa – Łódź i odgałęzienia w kierunku Centralnej Magistrali Kolejowej, dalej w kierunku Wrocławia czy Trójmiasta, to główne linie kolejowe, które z kolei zasilane są ruchem spośród pozostałych linii kolejowych realizowanych przez CPK czy też istniejących obecnie.

Możecie też państwo zobaczyć, jak sumarycznie będzie wyglądało skrócenie czasu przejazdu między poszczególnymi rejonami Polski. Grafiki te mogą być nieco złożone, niemniej im bardziej czerwony jest kolor, tym większe jest skrócenie czasu przejazdu w danej relacji pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami bądź pomiędzy istniejącymi miastami wojewódzkimi. Widać, że oś Białystok – Warszawa – Łódź – Wrocław to kluczowe kierunki, w których czas przejazdu będzie mógł być najmocniej skrócony, natomiast pozostałe rejony Polski, również Trójmiasto w kierunku południa Polski czy też rejony Szczecina, to możliwość osiągnięcia czerwonego koloru z największym skróceniem czasu przejazdu. Tak naprawdę wszędzie, gdzie realizowane są te inwestycje, skrócenia czasu przejazdu są od średnich do dużych.

Kolej dużych prędkości, inwestycje CPK to nie tylko pociągi dalekobieżne. Zakładamy, że na większości linii kolejowych zaznaczonych tutaj kolorem czerwonym będzie mógł być prowadzony również ruch towarowy. Jest to czynnik pozwalający na zwiększenie dostępności do transportu towarowego całego systemu transportu kolejowego. Dzisiaj średnia prędkość pociągu towarowego po sieci kolejowej to 25 km/h, a zatem budowa nowych linii kolejowych pozwoli na to, żeby pociągi towarowe również je wykorzystywały, żeby omijały istniejące wąskie gardła na sieci kolejowej poprzez dodatkową przepustowość, zwiększały efektywność transportu towarowego, zwiększając konkurencyjność całej krajowej gospodarki.

We wszystkich projektach realizowanych przez CPK analizowane są również potencjalne lokalizacje terminali intermodalnych, ponieważ oprócz infrastruktury liniowej pozwalającej na przewóz ładunków istotny jest również rozwój infrastruktury punktowej takiej jak terminale, gdzie ładunki mogą być załadowywane i rozładowywane. To również jest więc istotne spektrum działalności i istotna korzyść z realizacji tych inwestycji.

Istotny jest tutaj również aspekt wykluczenia komunikacyjnego. Na lewej mapie możecie państwo zobaczyć 2019 r. Im bardziej czerwony jest kolor, tym bliżej do stacji pozwalającej na dojazd pociągiem dalekobieżnym w dowolnym kierunku. Mapa prawa to 2040 r., po realizacji większości inwestycji. Niebieskie kropki to nowe przystanki kolejowe. Praktycznie cała Polska jest objęta wspomnianym przeze mnie czasem dojazdu wynoszącym poniżej 30 minut.

Węzły przesiadkowe to również istotny aspekt, który pozwala na spojrzenie z perspektywy pasażera na te inwestycje, a nie tylko z perspektywy efektów czysto liczbowych. Wszystkie inwestycje przystankowe widoczne mapie realizowane przez CPK zakładają stworzenie węzłów przesiadkowych, które nie będą tylko peronem, ale będą pozwalały na to, żeby zorganizować wokół tego transport dowozowy, żeby dostępność do transportu kolejowego była na wysokim poziomie, żeby istniała łatwość przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu, a sama warstwa architektoniczna również była atrakcyjna. Tutaj mamy wizualizację przystanku w Brzezinach, gdzie pod nasypem kole-

jowym będzie ulokowane wejście na perony, również funkcja biletowo-gastronomiczna, tak to nazwijmy. Całość nie będzie tworzyła bariery przestrzennej w poruszaniu się pomiędzy istniejącymi ciągami transportowymi ulokowanymi na osi z prawej do lewej strony ekranu.

Realizacja inwestycji zakłada istotne wykorzystanie funduszy europejskich. Tutaj możemy zobaczyć krótkie podsumowanie skali pozyskiwania funduszy dla poszczególnych projektów i wartości tych dofinansowań. W miarę rozwoju inwestycji, w miarę ich wejścia w poszczególne etapy pozyskujemy coraz większe dofinansowanie, które z powodzeniem przeznaczane jest na realizowanie poszczególnych prac.

Z punktu widzenia kolejowego to tyle w największym skrócie. Przekazuję głos pani Marzenie Hebdzie-Sztandtkie, która przekaże informacje dotyczące podprogramu lotniskowego.

**Dyrektor Biura Zarządzania Podprogramem Lotniskowym Centralnego Portu Komunikacyjnego Marzena Hebda-Sztandtkie:**

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Nazywam się Marzena Hebda-Sztandtkie. Wraz z kolegą Jarosławem Bodulskim reprezentujemy na dzisiejszym spotkaniu Komisji Infrastruktury pion lotniskowy CPK. Bazując na tym, jakie efekty osiągnęliśmy w ciągu ostatnich miesięcy, chcielibyśmy podkreślić, że wszelkie prace w ramach lotniska opierają się na głównych założeniach, które stanowią podstawę i zostały wyrażone w dokumentach koncepcyjnych powstania CPK.

Mając to na uwadze, powiem, że ostatnie lata, a właściwie 2021 i 2022 r., koncentrowały się na pracach planistycznych, które umożliwiły wypracowanie wariantów inwestorskich. To współpraca głównie przy pracach nad master planem oraz nad studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym, która doprowadziła do powstania zintegrowanego wariantu realizacji inwestycji, który stał się wariantem rekomendowanym i został zamieszczony w naszej dokumentacji stanowiącej podstawę do wnioskowania o wydanie decyzji środowiskowej zarówno dla lotniska, jak i dla węzła kolejowego.

Prace przygotowawcze do master planu obejmowały w szczególności budowę i weryfikację prognoz ruchu lotniczego. Prognozy te zostały zrealizowane i opracowane we współpracy z IATA. Prognozy były również walidowane przez naszych partnerów, w tym przez doradcę strategicznego, którego rolę pełni lotnisko Incheon. Jeżeli chodzi o zagadnienie związane z pozyskaniem certyfikacji lotniska, należy pamiętać, iż zgodnie z zasadami Prawa lotniczego jesteśmy zobowiązani do prowadzenia analiz meteorologicznych. Na terenie inwestycji została zlokalizowana stacja meteorologiczna, która przez okres 60 miesięcy generuje odpowiednie pomiary i raporty dotyczące takich danych jak prędkość wiatru, kierunek, temperatura, opady. Wszelkie te dokumenty będą służyły nam do przyszłego procesu certyfikacji lotniska.

W ślad za tym trwała również intensywna współpraca z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, w szczególności w zakresie opracowania procedur lotu oraz opracowania planu organizacji ruchu lotniczego oraz najróżniejsze analizy w szczególności związane ze współpracą z przyszłymi użytkownikami lotniska i jego interesariuszami, ale również od strony komercyjnej, pod kątem kalkulacji opłat lotniczych i pozalotniczych. Wszystkie te elementy stanowią podstawę do opracowania master planu oraz planu generalnego, co miało miejsce w końcówce 2022 r. W tym właśnie okresie powstał kluczowy dokument, jakim jest master plan, który przedstawia przede wszystkim lokalizację, zakres i sposób realizacji inwestycji, ale stanowi również podstawę do rozpoczęcia prac związanych z projektowaniem portu lotniczego.

Jeżeli chodzi o stronę formalną i zatwierdzenia planu generalnego, proces ten rozpoczęło w październiku forum interesariuszy. Następnie w grudniu uzyskana została pozytywna opinia prezesa ULC-u i kolejne uzgodnienia: MON i ministra funduszy i polityki regionalnej. Obecnie plan generalny lotniska jest na etapie zatwierdzeń przez Ministerstwo Infrastruktury.

Działania, które spowodowały to, co przedstawię w dalszej części prezentacji, umożliwiło nam złożenie wniosku o decyzję środowiskową. To również działania, które były prowadzone na terenie inwestycji, w szczególności dotyczące badań terenu i wykony-

wania wierceń hydrogeologicznych i geotechnicznych, jak również całorocznej inwentaryzacji środowiskowej, która w naszym przypadku miała trwać 12 miesięcy, ale została przedłużona o trzy dodatkowe miesiące. Warianty, które zostały wypracowane, w tym badania środowiskowe i badania związane z badaniami terenu, obecnie umożliwiają prace nad złożeniem wniosków o wydanie decyzji lokalizacyjnych.

Jeżeli chodzi o decyzję środowiskową – jeszcze raz do tego wrócę – złożenie wniosku nastąpiło w październiku 2022 r. Obecnie w ramach naszych harmonogramów planujemy uzyskanie decyzji w czerwcu 2023 r. Chcielibyśmy podkreślić, że w kwietniu rozpoczęły się konsultacje społeczne w sprawie tego dokumentu i potrwają 30 dni.

Mając na uwadze finalizowane prace związane z planowaniem lotniska, w 2022 r. rozpoczęliśmy przetargi na pozyskanie projektantów poszczególnych elementów składających się na infrastrukturę lotniska. W tym były różne formuły przetargów. Był przetarg nieograniczony w przypadku generalnego projektanta inżynierii lądowej, który zaprojektuje sieci, płyty postojowe, część lotniczą lotniska, pasy startowe. W ramach przetargu nieograniczonego została tutaj wybrana firma Dar. To oczywiście konsorcjum z przewodnictwem firmy Dar. Prace rozpoczęły się w październiku. Był to pierwszy projektant, który rozpoczął prace, symbolicznie rozpoczynając etap projektowania lotniska.

Równolegle, również w 2022 r., prowadzony był przetarg w formule dialogu konkurencyjnego na wybór tzw. master architekta, czyli generalnego projektanta architektury, którego prace obejmą zaprojektowanie terenu terminala, dworca kolejowego i węzła przesiadkowego, tzw. PTI. W wyniku dialogu konkurencyjnego i bardziej skomplikowanej niż przetarg nieograniczony procedury zostało tutaj wybrane konsorcjum Foster and Partners z NACO. Te prace projektowe również się rozpoczęły. Umowa została podpisana 10 listopada. Wykonawca przedstawił już pierwsze koncepcje dotyczące etapu koncepcyjnego i tego, jak będzie wyglądało przyszłe lotnisko, mając na uwadze konieczność zapewnienia jak największej integracji z węzłem kolejowym i w świetle konieczności zapewnienia intermodalności planowanej inwestycji.

Pozostałe prace projektowe wiążą się z zagadnieniem stricte technicznym, czyli z zapewnieniem wszelkich niezbędnych systemów na lotnisku. Tutaj zdecydowaliśmy się na zorganizowanie odrębnego przetargu na podmiot, który opracuje taką strategię systemów i następnie wesprze spółkę z przygotowaniu poszczególnych pakietów zamówieniowych do zrealizowania przetargów. W drodze przetargu została wybrana firma IDOM.

Lotnisko to nie tylko płyty postojowe, pasy startowe i terminal, ale również cały szereg budynków, inwestycji, które są z nim powiązane. Z tego powodu, również w 2022 r., były realizowane dwa postępowania przetargowe na wybór firm, które zaprojektują tzw. obiekty wspierające. Na obecnym etapie mamy już zakończone obydwa postępowania przetargowe. Realizujemy umowy wykonawcze do tych postępowań. Pierwszą z nich będzie wybór firmy z grona firm już wybranych do umów ramowych, która zaprojektuje wieżę kontroli lotów.

Nie zapomnieliśmy również o kwestii drogowej. W 2022 r. trwał przetarg, który zakończył się w 2023 r. podpisaniem umów na opracowanie koncepcji programowej dróg. Chodzi tutaj głównie o zapewnienie dojazdu do lotniska od strony wschodniej i od strony północnej, również o połączenie z systemem dróg od strony zachodniej. Wybrana została firma z Katowic Trakt, która również przystąpiła już do realizacji tych prac.

Celem podprogramu lotniskowego w ramach przyjętych dokumentów, w szczególności programu wieloletniego, było rozpoczęcie prac przygotowawczych w 2023 r. Tutaj również prowadziliśmy postępowania przetargowe w ramach umów, najpierw ramowych, potem wykonawczych, aby wybrać podmioty, które będą realizowały pierwsze prace przygotowawcze. W 2022 r. zakończyliśmy przetarg. W jego wyniku osiem firm, ośmiu wykonawców zawarło z nami umowy. Obecnie, począwszy od lutego, wykonywane są już umowy wykonawcze, czyli trwają pierwsze prace związane z pracami rozbiórkowymi na terenie inwestycji w ramach nieruchomości, które zostały pozyskane z tzw. PDN, który też będzie omówiony w dalszej części naszej prezentacji.

Jeżeli chodzi o dalsze plany, obecnie trwają wstępne konsultacje rynkowe dotyczące pakietowania i przygotowania do realizacji robót zasadniczych. Pracujemy też nad kwestiami zapewnienia zasilania lotniska i kwestią optymalizacji ilości mas ziemnych, które

będą przedmiotem transportu w ramach wyrównania i niwelacji terenu. Zagadnienia te są również częściowo konsultowane i realizowane przy współpracy wszystkich projektantów, których pozyskaliśmy w ostatnich miesiącach.

Bardzo dziękuję. Jeżeli chodzi o zakres informacji o tym, co działo się w ostatnich miesiącach w zakresie portu lotniczego, to tyle z mojej strony. Pozwolę sobie teraz oddać głos Kasi Dobrońskiej. Będzie to informacja na temat PDN.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Proszę uprzejmie.

**Dyrektor Pionu Relacji i Rozwoju Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego Katarzyna Dobrońska:**

Dzień dobry. Katarzyna Dobrońska. Opiekuję się w spółce pionem związanym z relacjami i rozwojem otoczenia inwestycji. Dzisiaj w bardzo dużym skrócie podam informacje na temat Programu Dobrowolnych Nabyć, który nieustająco trwa na terenie lotniska od grudnia 2020 r. Zazwyczaj wszystkich najbardziej interesują liczby związane z tym programem, dlatego na nich głównie się dzisiaj skoncentrowaliśmy. Są to dane, które najszybciej się dezaktualizują, ponieważ szczególnie w ostatnich dniach proces ten jeszcze bardziej przybrał na sile.

7 kwietnia zakończyliśmy nabór wniosków do Programu Dobrowolnych Nabyć na terenie preferowanej lokalizacji lotniska. Stąd adnotacja na slajdzie o tym, że dane, które za chwilę przedstawię, obowiązują na koniec marca. Na koniec marca zgłoszenia w ramach PDN obejmowały blisko 3 tys. hektarów, co stanowi ponad 40% terenu wskazanego w rozporządzeniu obszarowym, i ok. 1,9 tys. hektarów, czyli ponad 65% obszaru preferowanej lokalizacji lotniska. Nieruchomości nabyte do zasobu spółki stanowią natomiast prawie 600 hektarów. Z tych 600 hektarów łącznie 400 hektarów, tj. blisko 15%, obejmuje obszar preferowanej lokalizacji lotniska.

Jeżeli chodzi o prognozę na kwiecień, planujemy nabyć blisko 700 hektarów, natomiast powierzchnia planowanych do nabycia gruntów w preferowanej lokalizacji lotniska w kwietniu to blisko 500 hektarów. Obecnie ponad 1000 hektarów jest na etapie uzgodnień i uzyskiwania zgód korporacyjnych.

Dodam jeszcze, że sukces PDN, czyli możliwość zbycia przez mieszkańców nieruchomości na rzecz spółki na preferencyjnych warunkach, a także nabycie tym samym tych nieruchomości przez spółkę z dużym wyprzedzeniem czasowym spowodowały, że obecnie z możliwościami ustawowymi wprowadzamy analogiczny program na wszystkich przebiegach naszych inwestycji kolejowych. Już dzisiaj wiemy, że program ten cieszy się dużym zainteresowaniem. Po ogłoszeniu wariantów inwestorskich, o których wcześniej wspominał dyrektor Jasiak, odbieramy setki telefonów, które mówią o tym, że mieszkańcy są tym programem zainteresowani i pytają, kiedy będzie możliwość, żeby pierwsze transakcje mogły dojść do skutku.

To tyle, jeżeli chodzi o PDN. Tytułem zakończenia wspomnę tylko, że w ramach inwestycji CPK realizowane są również inwestycje drogowe. Są one realizowane we współpracy i przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. W bardzo dużym skrócie powiem, że obejmują one 400 km nowych dróg w ramach inwestycji towarzyszących CPK, w tym: obwodnicę aglomeracji warszawskiej, nowy przebieg drogi ekspresowej oraz poszerzenie autostrady A2.

W tej części to tyle z naszej strony. Oczywiście jak zwykle jesteśmy otwarci na pytania.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Czy pan minister Horała chce uzupełnić?

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Może powiem tylko jedno zdanie uzupełnienia czy jeden aspekt uzupełnienia, którego nie było w prezentacji. Jak być może państwo, członkowie Komisji, pamiętają, pod względem finansowym mamy dwa główne charaktery programu inwestycyjnego CPK. Linie kolejowe, drogi – to oczywiście infrastruktura użytku publicznego – są finansowane ze środków publicznych, bo takie są uwarunkowania prawne w UE, natomiast inwestycja dotycząca samego lotniska, choć w sensie prawnym również jest inwestycją celu

publicznego, musi być spójna komercyjnie pod względem biznesowym. Jeżeli są tam inwestowane środki publiczne, to za każdym razem muszą one przechodzić test prywatnego inwestora i tak się dzieje, natomiast docelowo planujemy również zaangażowanie kapitału prywatnego.

Model finansowy samego lotniska to, przypomnę, dosyć klasyczna struktura *project finanse*: 40% na kapitale i 60% w długu. W tych 40% dotyczących kapitału 51%, czyli co najmniej pięćdziesiąt i jedna akcja, jest po stronie CPK-matki, czyli 100-procentowej spółki Skarbu Państwa, a do 49% czy 49,9% – w każdym razie są to udziały mniejszościowe – są dla inwestora prywatnego. Nawiasem mówiąc, pokazuje to też skalę korzyści dla naszego kraju, gdzie dźwignia finansowa dla tej inwestycji będzie pięć razy większa niż środki zaangażowane po stronie polskiej.

Jesteśmy właśnie na bardzo zaawansowanym etapie wyboru mniejszościowego udziałowca. Mamy cały szereg bardzo dobrych ofert. Ponieważ jest to wieloetapowe postępowanie konkurencyjne, o wszystkich nie mogę mówić, natomiast mogę powiedzieć o dwóch oferentach, którzy sami publicznie zrezygnowali już z należnego im przywileju tajemnicy handlowej. To jest oczywiście Incheon International Airport Corporation, czyli firma zarządzająca lotniskiem Incheon, nasz doradca strategiczny, jak również Grupa VINCI, międzynarodowa korporacja infrastrukturalna, jak można domyślić się z nazwy, historycznie wywodząca się z Francji, mająca swoją siedzibę we Francji, aczkolwiek mająca portfel kapitalizacji kilkudziesięciu miliardów dolarów na całym świecie, a pod względem struktury kapitałowej to prywatna spółka giełdowa z dużym udziałem kapitału amerykańskiego.

Ci dwaj nasi oferenci sami publicznie powiedzieli już o tym, że są oferentami. Nie są jedyni, tak że patrząc na oferty, które w tym momencie mamy, których kształt finalizujemy, jestem przekonany, że uda się wybrać bardzo dobrą, bardzo korzystną dla Polski ofertę i pozyskać partnera, który nie tylko wyłoży pieniądze – a mówimy tu o kwocie potencjalnie od 1,5 do 2 mld euro w grze, które będą przyciągnięte do Polski jako bezpośrednia inwestycja – ale wniesie również najwyższej światowej klasy know-how, doświadczenie w tego rodzaju projektach.

Nie jesteśmy tutaj pod ścianą i nie musimy być. Możemy samodzielnie kontynuować ten projekt, natomiast, tak jak mówię, jeżeli będzie dobra oferta – a na ten moment jestem pod tym względem optymistą – to w tym roku taka umowa inwestycyjna będzie podpisana i pojawi się mniejszościowy udziałowiec w lotnisku, podkreślam: w samym lotnisku, a nie w całym programie inwestycyjnym CPK, nie w jego komponencie dotyczącym dróg czy kolei, ale w komponencie lotniskowym.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Pierwszy do głosu zgłosił się pan poseł Lasek.

**Poseł Maciej Lasek (KO):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Mam krótkie pytanie. Bardzo dziękuję za prezentację, natomiast chciałem dowiedzieć się, czy wiedzą już państwo, ile cały ten projekt będzie kosztował. Dzisiaj kluczowe jest chyba pytanie o to, ile to będzie kosztowało. O tym, jak będzie to finansowane, pan minister mówi już od dłuższego czasu. Ile natomiast będzie to kosztowało? Słyszałem, że cały projekt ma kosztować 50 mld euro, natomiast to było mówione rok temu. Myślę, że patrząc na inflację, moglibyśmy już mówić o co najmniej 60 mld euro. To jest pierwsza rzecz.

Po drugie, na jaką kwotę spółka podpisała umowę, czyli jakie są dzisiaj zobowiązania z tytułu podpisanych umów? Jakie w tym zakresie są kwoty kar umownych za odstąpienie od tych umów? Wydaje się to dosyć prostym pytaniem. Myślę, że pan prezes, pan minister czy eksperci powinni mieć tę wiedzę. Jeżeli nie, to bardzo proszę pana przewodniczącego o zobowiązanie, żeby ta informacja przyszła do końca tygodnia. Ile STEŚ, w tym STEŚ-R, zostało podpisanych, zleconych? Jakie to są koszty? Prosiłbym o odpowiedź na piśmie. To w takim samym trybie, wydaje się, że nie jest to informacja bardzo trudna do znalezienia, łącznie z kosztami. W tej chwili to w zasadzie tyle. Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze? Zrobimy pytanie, odpowiedź, pytanie, odpowiedź, żeby się nie mieszało.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Tak jest, szybka odpowiedź. Oczywiście w szczegółach przygotujemy odpowiedź na piśmie, natomiast jest prośba, żeby przez biuro Komisji doprecyzować pytanie. Dajmy na to, są umowy ramowe. Mamy cały szereg umów ramowych, które nie są do końca wiążące dla spółki, nie wiążą się ze zobowiązaniami za niezawarcie, bo to jest właśnie umowa ramowa ze swej istoty, natomiast są one zawarte i mają swój budżet. Jest więc prośba o to, żeby tego rodzaju dylematy i to, co w tej odpowiedzi ma być, zostały jasno sprecyzowane.

Odpowiadając natomiast ustnie, powiem, że lotnisko jest już projektem najbardziej zaawansowanym i sparametryzowanym. Jako podstawę do negocjacji z udziałowcami przyjmujemy całkowity CAPEX wynoszący 8,1 mld euro, choć oczywiście to trochę zależy od wybranej oferty, bo potencjalnie udziałowcy różnią się np. w swoim widzeniu zakresu pierwszego etapu. Ostatecznie więc w umowie z inwestorem będzie znajdowała się dokładna kwota, ale to pewnie ok. 8,1 mld euro. Inaczej mówiąc, to jest ten parametr, który byśmy chcieli, natomiast jesteśmy otwarci na negocjacje z potencjalnym inwestorem. Jeżeli mówiłby na przykład, że jego zdaniem pierwszy etap powinien być nieco większy, to siłą rzeczy CAPEX też będzie nieco większy.

Jeżeli chodzi o całokształt programu, to szacunek 50 czy 60 mld euro jest równie dobry, jak pan poseł doskonale wie. To jest pytanie, które można by sformułować tak: „Jaki będzie całkowity koszt programu budowy dróg krajowych i autostrad przez najbliższe dwie perspektywy unijne, czyli również tego, którego jeszcze nie ma?”. Tego tak naprawdę do końca nie wiemy. Im dalej mówimy o programie nowego systemu infrastrukturalnego kraju… Żeby była jasność, bo często pojawia się taka dezinformacja, czy może, powiem łagodnie, nieporozumienie mówiące, że te linie kolejowe są tylko do lotniska. Nie. Przytłaczająca większość ludzi będzie nimi jeździć nie na lotnisko, tylko po prostu z różnego rodzaju potrzebami i nawet gdybyśmy nie budowali lotniska CPK, to przytłaczającą większość linii kolejowych i tak musielibyśmy wybudować, już chociażby dlatego, że jest to realizacja zobowiązań do budowy Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Gdybyśmy tego nie zrobili, musielibyśmy oddawać pieniądze z CEF-u itd, itd.

Jest to więc program, który oczywiście będzie kosztował kilkadziesiąt miliardów euro, w przypadku miliardów złotych można mówić o setkach miliardów, tak samo jak program budowy dróg i autostrad czy Krajowy Program Kolejowy. To jest analogiczny program inwestycji infrastrukturalnych publicznych w Polsce, rozpisany na dwie, dwie i pół perspektywy unijne. Szacowanie projektów inwestycyjnych, które są bardziej oddalone w czasie, musi być bardzo, bardzo ogólne i obarczone dużym błędem, natomiast odnośnie do projektów, które już są sparametryzowane i które już faktycznie się zaczynają, czyli węzeł CPK, czyli Warszawa – Łódź, czyli kolej dużych prędkości pod Łodzią, jak tylko otrzymamy pismo precyzujące prośbę o informacje, to oczywiście takiej udzielimy. Zresztą udzielamy jej, bo państwo posłowie piszą interpelacje, piszą wnioski o dostęp do informacji publicznej, więc na bieżąco tych odpowiedzi udzielamy.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję.

**Poseł Maciej Lasek (KO):**

Krótko. Panie ministrze, patrząc na odpowiedzi, chciałbym przypomnieć, że w ciągu ostatniego półrocza odbyły się trzy spotkania zespołów ds. przewymiarowanych inwestycji, którym też miały zostać udzielone odpowiedzi. Przez pół roku nie spłynęła ani jedna odpowiedź, więc bardzo prosiłbym jednak o zintensyfikowanie prac. Będę wnioskował do pana przewodniczącego o zakreślenie terminu odpowiedzi.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Kwiatkowski.

**Poseł Robert Kwiatkowski (LD):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chciałem kontynuować wątek finansowy, bo to jest coś, czego moim zdaniem w prezentacji ewidentnie zabrakło. Pan minister skwitował to barwnym, dosadnym sformułowaniem mówiącym, że tak naprawdę tego nie wiemy. Jak to tego nie wiemy, skoro tu jest program inwestycji, który podobno ma strategiczny charakter i ma kończyć się w tej dekadzie?

Mamy 2023 r. Mydlicie nam państwo oczy, pokazując różnego rodzaju symulacje finansowe dotyczące ledwie małego wycinka samego obiektu lotniskowego. Przepraszam, ale co z całą resztą? Przypomnę, że istota tej inicjatywy jest taka, że w środku niczego, tzn. w Baranowie, buduje się wielki międzynarodowy port lotniczy, który ponoć w ciągu roku ma przerzucać 100 mln pasażerów. W to oczywiście nie wierzę, ale, przynajmniej w zamierzeniu pomysłodawców, trzeba dowieźć, przywieźć, odwieźć.

Mówicie, że to może być między 50 a 60 mld euro w ciągu najbliższych paru lat? Prosiłbym o odrobinę szacunku, także dla Komisji. Poprosimy o konkretne projekcje finansowe, bo nawet liczby, które przemknęły przez ekran w trakcie prezentacji, to były obiecane środki z KPO. Nie chcę się znęcać i przypominać, jaki jest dzisiaj stan pozyskania przez Polskę środków z KPO oraz z CEF – Connecting Europe Facility – jeśli dobrze zapamiętałem, 770 mln euro, ale to wszystko jest patykiem na wodzie pisane.

Tymczasem wasz lider, mówię o Jarosławie Kaczyńskim, zakomunikował, że są dwa priorytety, jeśli chodzi o finansowanie z budżetu w najbliższym czasie. Pierwszy to modernizacja sił zbrojnych, a drugi to pakiet socjalny, zabezpieczenia socjalne. Zresztą to priorytety, z którymi trudno się nie zgodzić, tylko że ośmielę się zauważyć, że tam nie ma inicjatywy czy projektu typu CPK. Skąd finansowanie na cały ten projekt: nie na lotnisko, a na projekt? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze, chce pan odnieść się do tego?

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Dziękuję. Tu mam pewien problem, bo mam wrażenie, że pan poseł… Nie wiem, może pana posła nie było na sali albo nie słuchał. Mam wrażenie również, jakby nie było pana na sali na wszelkich innych posiedzeniach Komisji.

Po pierwsze, nie wiem, skąd bierze pan liczbę 100 mln pasażerów w przeciągu kilku lat. Wyraźnie mówimy, że na ten moment pierwszy etap CPK jest planowany na ok. 40 mln pasażerów. Wynika z prognozy IATA, wynika to z biznesplanu. Kwota 100 mln pasażerów została podana jako pewien potencjał na przyszłość, tzn. teraz projektując na 40 mln pasażerów i budując lotnisko na 40 mln pasażerów, będziemy je budować tak, że gdyby w przyszłości zaczęło się ono zapełniać, to będą możliwe kolejne etapy rozbudowy, kolejne, kolejne, w miarę rozwoju rynku. Pewna otwartość zaprojektowanej infrastruktury będzie taka, żeby kiedyś, jeżeli będzie taka potrzeba, lotnisko mogło dojść do 100 mln pasażerów.

Oczywiście teraz brzmi to jak science fiction, ale gdyby kiedyś, kiedyś, kiedyś planując cywilny port lotniczy Chopina, przyjęto, że w dalekiej przyszłości może być potrzeba jego rozbudowy, teraz nie musielibyśmy budować CPK. Planując inwestycję, zawsze trzeba więc mieć na uwadze też daleki horyzont tylko i wyłącznie w sensie otwartości infrastruktury, pewnej rezerwacji terenu, nieblokowania rozwoju na przyszłość. Natomiast lotnisko CPK, to, które ma mieć budowę zakończoną w 2027 r., a być otwarte komercyjnie w 2028 r., będzie na ok. 40 mln pasażerów maksymalnej przepustowości.

Po drugie, nie będzie w żadnym środku niczego, tylko między Warszawą a Łodzią, przy autostradzie A2, przy skrzyżowaniu z przyszłą autostradową obwodnicą Warszawy, przy Centralnej Magistrali Kolejowej i blisko autostrady A1. Zarówno przedstawiciele nauki, jak i praktycy od lat uważali, że to jest odpowiednie miejsce. To jest środek ciążenia komunikacyjnego Polski, zresztą w czasie dojazdu 15 minut z Warszawy Centralnej. Będzie to lotnisko znacznie bliższe Warszawie i bliżej położone w stosunku do centrum Warszawy niż cały szereg największych lotnisk obsługujących aglomeracje na świecie. Przykładowo z portu lotniczego Incheon do centrum Seulu pociągiem jedzie się 45 minut, a z CPK będzie się jechało 15 minut, więc to wcale nie jest pośrodku niczego.

I nie do 2030 r. Tu już pan poseł chyba nie słuchał mojej wypowiedzi dosłownie przed chwilą. Program inwestycyjny CPK – chcę, żeby to wybrzmiało, skoro nie jest to jeszcze wiedza powszechna, choć wydawało się, że jest – to jest program odpowiadający na pytanie, czego brakuje w polskiej infrastrukturze, jeżeli podsumowujemy jej stan obecny i obecnie już realizowane inwestycje w ramach KPK, w ramach programu budowy dróg i autostrad, to czego jeszcze nam brakuje, żebyśmy mieli system transportowy na poziomie państw naprawdę wysoko rozwiniętych. Te inwestycje zostały zebrane w program inwestycyjny CPK.

Brakuje nam lotniska z prawdziwego zdarzenia. Brakuje nam sieci kolei dużych prędkości. Brakuje nam kilku tysięcy kilometrów linii kolejowych. Trochę brakuje nam również inwestycji drogowych, ale już na mniejszą skalę, bo te projekty są rozpędzone. Program inwestycyjny CPK obejmuje inwestycje czy poszczególne projekty inwestycyjne, które będą rozłożone do 2035/2036 r. Jak mówimy o 2035 r. czy 2036 r., to może być to i 2037 r. Z takim wyprzedzeniem to jest w stanie się wydłużyć.

To tak samo jak pan poseł nie jest w stanie odpowiedzieć na pytanie, ile będzie kosztował krajowy program budowy dróg krajowych i autostrad, ale nie ten obecnie realizowany, tylko ten, który powstanie dopiero za 10 lat. Takie pytanie to jest pytanie dotyczące tego, ile będzie kosztował cały program inwestycyjny CPK. Powtórzę natomiast, że projekty inwestycyjne, które są na biegu, które są realizowane, są sparametryzowane i te informacje państwo oczywiście otrzymają. Tych, które są realizowane w najbliższej perspektywie, i samego lotniska, węzła CPK, linii kolejowej Warszawa – Łódź… Potem w kolejnych latach, w miarę postępu prac nad kolejnymi projektami będą one oczywiście już do precyzyjnego oszacowania i takie kwoty będzie można podawać.

Jeszcze raz powtórzę. To nie jest kolej, to nie są projekty dojazdu do lotniska. To są brakujące w Polsce połączenia kolejowe. I tak, nawet jakby w ogóle tego lotniska nie było, będziemy potrzebowali połączenia między Wrocławiem a Warszawą np. nie dookoła, tylko po bezpośredniej linii, bo to jest pozaborowa zaszłość, że nie mamy takiego połączenia. I tak będziemy potrzebowali połączenia w wysokim standardzie między Rzeszowem i Warszawą. I tak będziemy potrzebowali redundantnej linii do Trójmiasta, bo jeżeli chcemy zwiększyć udział przewozów kolejowych, to obecne połączenia są już niewydolne, a co dopiero mówić o mających obsłużyć wzrost gospodarczy, wzrost mobilności, jeszcze wzrost udziału przejazdów koleją w transporcie ogółem. Itd, itd. Trzeba na to patrzeć z tej perspektywy.

Źródła finansowania są oczywiste: takie jak dróg, takie jak linii kolejowych. Akurat tego chyba nie trzeba tłumaczyć na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Mówiąc w największym skrócie, to polskie środki publiczne plus środki unijne. Wspomniany CEF i fundusze spójności są niczym niezagrożone. Nie wiem, czemu mówi pan, że one są teoretyczne. Środki z CEF jak najbardziej wpływają do Polski, kolejne projekty są realizowane.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Prosiłbym, panie ministrze, o większą zwięzłość wypowiedzi. Te 15 minut z Warszawy do Baranowa to chyba helikopterem, bo ta odległość nie jest jednak taka.

Pani poseł Matysiak.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Panie przewodniczący, obecnie gdyby pan jechał do Łodzi zwykłym, konwencjonalnym pociągiem, to okolice Baranowa mija pan po 20 minutach od wyjechania z Warszawy Centralnej w sytuacji normalnego przejazdu przez Warszawę Zachodnią. Na to nie zwraca się uwagi, bo tam nie ma żadnej stacji. Naprawdę nie jest to więc żadne osiągnięcie.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Jeżdżę samochodem i też wiem, ile się stamtąd jedzie, ale zobaczymy. Pani poseł Matysiak.

**Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:**

Dzień dobry. Dziękuję za udzielenie głosu. Mam w zasadzie dwa pytania. Jedno dotyczy środków z KPO. Na prezentacji widzieliśmy, że one są planowane, jeżeli chodzi o budowę linii kolejowych. Co, jeżeli tych pieniędzy nie dostaniemy? Znam wypowiedzi medialne dotyczące tego, że i tak będziemy ten projekt realizować ze środków krajowych. Jest

natomiast pytanie o to, jak wpłynie to na harmonogram inwestycji, a wydaje mi się, że w tym momencie harmonogramy są już dosyć mocno rozjechane. Jak bardzo wydłuży to powstanie tych linii przy założeniu, że nie będziemy mieć środków unijnych?

Drugie pytanie to w zasadzie kilka pytań dotyczących Programu Dobrowolnych Nabyć. Chciałabym dowiedzieć się, jak dokładnie wygląda harmonogram czasowy pozyskiwania gruntów pod inwestycje CPK. Chodzi mi tutaj o to, ile w danym roku pozyskanych było hektarów gruntów. Ile łącznie gruntów do marca 2023 r. pozyskano pod inwestycje? Ile łącznie hektarów gruntu jest na etapie uzgodnień i pozyskiwania zgód korporacyjnych? Tutaj też proszę o stan na marzec tego roku. Ile kosztowała kampania, która promowała PDN od początku jego istnienia, a także jakie wydarzenia towarzyszące zorganizowano, by promować PDN, oraz jaki był ich koszt?

Ostatnie pytanie z tej serii: ile zgłoszeń wpłynęło do PDN, a ile ostatecznie zostało sfinalizowanych tak, że grunty zostały przejęte pod inwestycje? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Może odpowiem na pytanie odnośnie do KPO. Odnośnie do szczegółowych informacji o PDN poproszę panią dyrektor.

Jeżeli chodzi o KPO, akurat udział CPK w KPO nie jest gigantyczny. To jest kwota ok. 100 mln euro, więc nie sądzę, żeby większym problemem było teoretyczne, ewentualne pozyskanie tych środków ze źródeł krajowych. To nie jest ta skala. Jest dużo projektów kolejowych na kilka miliardów euro, ale to są akurat projekty modernizacyjne realizowane przez PKP PLK, a te budowy CPK ze względu na pewien horyzont czasowy KPO nie są jego dużym elementem.

Jak mówię, to jednak pytanie teoretyczne, ponieważ oczywiście pieniądze z KPO nam się należą i jestem przekonany, że Polska je otrzyma, być może jeszcze przed wyborami, a najdalej po wyborach, bo wówczas albo cel polityczny, którego wynikiem jest wstrzymywanie KPO… Politycy europejscy, którzy chcieliby w Polsce zmienić władzę, uznają już, że się nie udało, i trudno, trzeba jednak wypłacić, bo sprawa jest oczywista, a gdyby, nie daj Boże, nie udało się, to tym bardziej, ale pewnie będziemy różnić się w ocenie tego, czy ta operacja uda się, czy nie. Jest to zagadnienie czysto polityczne, nie merytoryczne.

Teraz może poproszę panią dyrektor Dobrońską o kwestie dotyczące PDN.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Proszę bardzo.

**Dyrektor pionu CPK Katarzyna Dobrońska:**

Mogę powtórzyć jeszcze raz, bo niemal wszystkie te dane znajdowały się w naszej prezentacji. Obowiązywały one na stan z końca marca 2023 r., tak jak pani prosiła. Z przyjemnością powtórzę, bo wydaje się, że te liczby są znaczące. To jest blisko 3 tys. hektarów w zgłoszeniach. Mówię tutaj o terenie wskazanym w rozporządzeniu obszarowym. To jest ponad 40% tego obszaru. Natomiast jeżeli chodzi o preferowaną lokalizację lotniska, to jest 1,9 tys. hektarów, co stanowi 65% preferowanej lokalizacji lotniska. Jeżeli chodzi o stan nabycia do zasobu spółki, jest to 600 hektarów obszaru wskazanego w rozporządzeniu obszarowym. 400 hektarów to jest 15% obszaru preferowanej lokalizacji lotniska, czyli z tych 600 hektarów 400 hektarów to jest stan na terenie przyszłego portu.

Tak jak wspominałam, 7 kwietnia zakończyliśmy proces przyjmowania wniosków do PDN na terenie preferowanej lokalizacji lotniska, więc dzisiaj, poświątecznie, jesteśmy na etapie podsumowywania zgłoszeń, ponieważ do ostatniego dnia nasi tzw. opiekunowie obszaru byli obecni w terenie i przyjmowali nowe zgłoszenia. Jutro podczas naszego webinaru dla mieszkańców będziemy podsumowywać obecny stan. Tak jak wspominałam, te dane dezaktualizują się najszybciej i z tego jesteśmy bardzo zadowoleni. Zapraszamy jutro na nasz webinar. Nie tylko mieszkańcy mogą w nim uczestniczyć. Będą tam podane najświeższe dane na temat liczby zgłoszeń. Oczywiście sukcesywnie przekłada się to na coraz większą liczbę nabytych hektarów.

**Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:**

Jeszcze tylko dopytam. Pytałam też o harmonogram czasowy pozyskiwania tych gruntów. Czy może pani coś powiedzieć? Tego w prezentacji też nie było.

**Dyrektor pionu CPK Katarzyna Dobrońska:**

Dobrze. Tak jak wspominałam, w piątek zakończyliśmy nabór na terenie preferowanej lokalizacji lotniska. Teraz przenosimy się z naszą działalnością i bezpośrednim kontaktem z mieszkańcami na teren południa oraz na wschód. Mówimy o terenie wskazanym w rozporządzeniu obszarowym. Teraz natomiast bardzo skupiamy się na tym, żeby analogiczny program wdrożyć także na naszych inwestycjach kolejowych. Najbliższa inwestycja, na której będzie możliwość zbycia swoich nieruchomości na rzecz spółki, to będzie nasza nitka na obszarze z Warszawy do Łodzi. To jest nasz najbliższy projekt, jeżeli chodzi o harmonogram. Tam ta możliwość będzie uruchomiona. To pierwsze zielone światło na przystąpienie do programu. Oczywiście nieustannie jesteśmy tam w kontakcie z mieszkańcami, natomiast pierwsze transakcje będą mogły dokonać się po planie rezerwacji, a po uzyskaniu decyzji środowiskowej pojawia się ta pierwsza chwila, kiedy możemy już oficjalnie procedować, kiedy podjęte zostaną pierwsze decyzje administracyjne.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Może powiem jeszcze słowo wyjaśnienia. Otóż rozłożenie w czasie PDN dotyczącego inwestycji lotniskowej, a więc siłą rzeczy również węzła kolejowego i inwestycji kolejowych, jest różne z tej oto przyczyny, że w przypadku inwestycji lotniskowej zdecydowaliśmy się, zresztą ustawodawca nam pozwolił, na świadome podjęcie pewnego ryzyka, tzn. rozpoczynanie PDN, zanim ustalona jest ostateczna dokładna lokalizacja inwestycji. Takie były głosy strony społecznej, że ludzie chcą mieć więcej czasu na zaplanowanie swojej przyszłości, więc program był rozpoczynany na wczesnym etapie inwestycji, a więc wtedy, kiedy dokładna lokalizacja nie była jeszcze znana i nie był wybrany dokładny wariant inwestorski.

W związku z tym obszar objęty rezerwacją i PDN był znacznie większy niż obszar potrzebny pod lotnisko, ponieważ w tym obszarze musiały zmieścić się wszystkie możliwe na danym etapie analizowane warianty dokładnej lokalizacji lotniska. Zresztą chęć wyjścia naprzeciw potrzebie społecznej spotkała się – co mnie zresztą w ogóle już nie zaskakuje – z krytyką i teoriami spiskowymi o tym, dlaczego chcemy kupić na 8 tys. hektarów, podczas gdy samo lotnisko zajmie 2 tys. hektarów z hakiem czy 3 tys. hektarów. Właśnie dlatego.

W przypadku inwestycji liniowych, inwestycji kolejowych takiej możliwości już nie ma, ponieważ inwestycja punktowa, nawet jak jest kilka wariantów, ma je mniej więcej w tym samym miejscu, nie różnią się od siebie lokalizacją, natomiast dla inwestycji liniowej różnica w lokalizacji może być bardzo znacząca i nie możemy nabywać nieruchomości na przebiegu, przy którym w przyszłości może okazać się, że nie będzie tym przebiegiem, po którym będzie zlokalizowana linia kolejowa.

W związku z tym etap decyzji środowiskowej – a więc do momentu, w którym w sposób formalno-prawny w procesie inwestycyjnym de facto utrwalony jest już konkretny przebieg i konkretna lokalizacja – zawsze musi być traktowany wielowariantowo, a od tego momentu kolejne decyzje muszą już być zgodne z decyzją środowiskową. To jest więc moment dla inwestycji kolejowych liniowych w harmonogramie inwestycji, kiedy PDN będzie mógł startować w sensie zawierania umów, tzn. w sensie informacyjnym i rozpoczynania negocjacji może wystartować już wcześniej, ale w sensie zawierania umów decyzja środowiskowa jest tym momentem.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Sibińska.

**Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:**

Panie przewodniczący, chciałabym, żeby pani Dobrońska odpowiedziała jeszcze na pytanie dotyczące kosztów PDN, bo pytałam o to, ile ten program kosztował od początku jego uruchomienia i jakie wydarzenia były podejmowane, jakie wydarzenia były organizowane, żeby program promować.

**Dyrektor pionu CPK Katarzyna Dobrońska:**

Jeżeli chodzi o kwoty w poszczególnych transakcjach, to tutaj od początku bronimy tego, żeby ten proces nie był… Obu stronom zależy na tym, żeby kwoty konkretnych transakcji zostały na etapie uzgodnień między stronami. Szanujemy to i nie mówimy o kwotach, które zostały wydane na poszczególne transakcje, natomiast…

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Przepraszam, chciałem zauważyć, że to nie są państwa pieniądze.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Proszę kontynuować.

**Dyrektor pionu CPK Katarzyna Dobrońska:**

Natomiast jeżeli chodzi o wydarzenia, które towarzyszyły PDN, kontaktujemy się z mieszkańcami głównie indywidualnie przez naszych pracowników, tzw. opiekunów obszaru. Odbywa się to wyłącznie kosztem pensji, które otrzymują. Nie wiem, jakie wydarzenia ma pani na myśli.

**Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:**

Nie, proszę pani. Zapytałam, ile państwo jako spółka wydali na kampanię, która promuje PDN. Nie pytam o konkretne kwoty, które konkretni mieszkańcy dostali, zbywając ziemię czy swoją posiadłość, tylko o to, ile kosztowało z państwa pieniędzy promowanie tego programu i co zrobiliście państwo, żeby mieszkańcy dowiedzieli się o tym programie. Chciałabym uzyskać konkretną odpowiedź.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Dobrze. Pytanie jest już konkretne. Pani dyrektor?

**Dyrektor pionu CPK Katarzyna Dobrońska:**

Słyszałam, że padło tutaj słowo „pikniki”. Pikniki nie miały zadania promowania PDN. Umożliwiały mieszkańcom pozyskanie informacji na temat całego programu CPK w formacie mniej oficjalnym, aniżeli odbywa się to w dzisiejszym gronie bądź na oficjalnych spotkaniach przedstawicieli spółki z przedstawicielami władz jednostek samorządu terytorialnego. Naszą inicjatywą organizacji mniej formalnych spotkań z mieszkańcami wychodziliśmy naprzeciw ich oczekiwaniom. Dziękowano nam za to, że przyszliśmy porozmawiać z mieszkańcami tych miejscowości w mniej oficjalny sposób. Przedstawiliśmy informacje na temat całej inwestycji w sposób przystępny dla każdego z mieszkańców, który chciał się tam pojawić. Było to ok. 500 osób z terenu inwestycji. W związku z tym uważam, że jak na pierwsze tego rodzaju kontakty z mieszkańcami był to duży sukces i spowodowało to przełamanie w kontaktach ze spółką, a później chętne uczestnictwo w rozmowach bezpośrednich z naszymi opiekunami obszaru.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję, pani dyrektor, za tę wypowiedź, natomiast idąc na posiedzenie Komisji, tych „zadowolonych” mieszkańców miałem przyjemność spotkać pod Sejmem i raczej nie była to atmosfera piknikowa.

**Dyrektor pionu CPK Katarzyna Dobrońska:**

Proszę wybaczyć, ale na terenie mamy bardzo dużo mieszkańców, a tutaj jest ich jedynie garstka, która oczywiście jest chętna głośniej wyrażać swoje opinie.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Tzn. te „garstki” widziałem i w Jaktorowie, i w wielu innych miejscach, i w Kaliszu. Naprawdę można by wymieniać i wymieniać, więc taki hurraoptymizm raczej nie jest wskazany.

Kolejna do głosu jest pani poseł…

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

To nie jest hurraoptymizm, tylko fakty. Mówimy o faktach, o ludziach, z którymi mamy bezpośredni kontakt, którzy chcą sprzedawać nieruchomości CPK.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Panie ministrze, ja tu udzielam głosu. Serdecznie dziękuję. Pani poseł Sibińska.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Pan przewodniczący powiedział tu o samych lokalizacjach, a do tego etapu jeszcze nie doszliśmy.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Pani poseł Sibińska.

**Poseł Krystyna Sibińska (KO):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałam rozpocząć właśnie od zadowolonych i szczęśliwych ludzi, którzy w tej chwili protestują pod Sejmem. Chwilę spóźniłam się na to posiedzenie Komisji, ponieważ takie akurat miałam połączenie. Myślę, że o tym też pan minister za chwilę usłyszy. Słyszałam akurat wypowiedź pani Dobrońskiej, która kilkakrotnie w ramach prezentowania PDN powtarzała: sukces, sukces, sukces. Pytanie, czyj to jest sukces i czy na pewno jest to sukces.

Niedawno byłam w Brzezinach w województwie łódzkim. Mieliśmy tam spotkanie z osobami, które przedstawiły nam jakieś koszmarne propozycje, które padają z państwa strony. Nie dość, że propozycje linii kolejowej, która przecina nowo wybudowane osiedla, która pozbawia dorobku całego życia wielu, wielu mieszkańców… Była tam starsza pani, która ze łzami w oczach opowiadała o tym, że to jest całe jej życie, które teraz państwo jej odbierzecie i dacie jakieś pieniądze, które w żaden sposób nie zrekompensują ani samego obiektu, samego domu, ani wartości związanych ze wspomnieniami. Ona jest starszą osobą i nie wyobraża sobie przeprowadzki.

Jeśli więc słyszę „sukces w dogadywaniu się z ludźmi", to proponowałabym, żeby wyszła pani w tej chwili do tych ludzi i po prostu opowiedziała im, jakie odnosicie sukcesy i jak dogadujecie się z tymi innymi, którzy nie krzyczą i którzy bardzo spokojnie i z wyważonym namysłem przyjmują wasze propozycje, i wszyscy są bardzo zadowoleni. Naprawdę, bardzo proszę wyjść do tych ludzi i powiedzieć im, żeby się nie martwili, bo osiągniecie sukces w waszych negocjacjach. Myślę, że takie samozadowolenie to nie jest to, o co wszystkim nam chodzi.

Protesty są w wielu punktach kraju, w wielu miejscowościach. Jeździmy, spotykamy się. Ludzie naprawdę nie wiedzą, o co wam chodzi. To tak, jakby ktoś usiadł i pokreślił sobie po mapce, bo akurat widzi, że tam wypada, żeby przejechała kolej, zupełnie bez wizji w terenie, bez rozmów z ludźmi. Ludzie nie protestują dlatego, że lubią to robić. Ludzie protestują dlatego, że czują, że dzieje im się krzywda, że ktoś chce ich oszukać, że ktoś chce pozbawić ich majątku życia, że ktoś po prostu chce im zniszczyć życie. Młodzi ludzie mówią: „To jest nasze życie. Niszczycie nasze życie". W ogóle tego nie słuchacie, bo nie słuchacie ludzi. To uwagi na temat tego zadowolenia i dotyczące PGN.

Teraz chciałabym bardzo konkretnie zapytać pana ministra i poprosić o odpowiedź na piśmie. Bardzo proszę, tak jak był tutaj apel zarówno ze strony pana posła Laska, jak i, myślę, wielu innych osób, żeby to była konkretna i terminowa odpowiedź, a żadne owijanie w bawełnę. Myślę, że skoro jest tam już zatrudnionych mnóstwo osób i proces ten trwa już jakiś czas, to z odpowiedzią nie będzie żadnego problemu. Bardzo więc proszę. Myślę, że dwa tygodnie to czas, w którym spokojnie powinniście zdążyć z odpowiedzią.

Moje pytanie dotyczy projektów. Słyszałam, że są już wybrane konkretne biura projektowe, które będą pracowały nad różnymi komponentami i odcinkami. Chciałabym zapytać, kto to wszystko nadzoruje. Rozumiem, że to nie pan minister, bo pan minister nie ma takiego wykształcenia kierunkowego. Kto to nadzoruje? Kto koordynuje wszystkie te projekty? Kto będzie spinał to w całość tak, żeby to się zeszło, żeby tory się nie rozjechały, żeby wjazdy na CPK były odpowiednie itd, itd.? Kto odpowiada za całość prac projektowych? Chciałabym poznać te osoby fizycznie, z imienia i nazwiska. Jakie osoby są zatrudnione? Jakie mają one kompetencje? Jakie mają wykształcenie? Jakie mają przygotowanie zawodowe do pełnienia takich funkcji?

Nie chcę pytać o zarobki, bo znowu usłyszymy dziwne z kimś porównania. Myślę, że jest to istotne, bo to są nasze publiczne pieniądze, ale przede wszystkim chodzi mi o kompetencje. Wiecie, na Zachodzie jest taka dobra zasada, że ci, którzy projektują,

stawiają też tabliczkę, że to dzieło wykonali. Chciałabym wiedzieć, czyja tabliczka i jakie nazwiska będą określone na nowopowstałych obiektach. To jest bardzo ważne. Myślę, że ktoś, kto nie prowadził żadnego procesu inwestycyjnego, nie wie, o czym mówię, ale ktoś, kto się na tym zna, powinien doskonale poradzić sobie z odpowiedzią na to pytanie.

Drobny szczegół. Pan minister powiedział, że…

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Ale prosiłbym… Zapisanych jest jeszcze wielu posłów i strona społeczna.

**Poseł Krystyna Sibińska (KO):**

Tak, już kończę, ostatnie pytanie, krótkie, szczegółowe. W swojej wypowiedzi pan minister powiedział, że to, co prezentujecie, ma być też odpowiedzią na to, czego brakuje, że ma to być odpowiedź na brakujące w Polsce połączenia kolejowe. Otóż, panie ministrze, powiem panu, czego brakuje i bardzo proszę o odpowiedź, jak zamierzacie to rozwiązać. Patrzę na mapkę kolejowych szprych CPK. Proszę sobie wyobrazić, że nie ma żadnego połączenia pomiędzy dwiema stolicami województwa lubuskiego. Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski znikają, uciekają, nie ma żadnego połączenia, a myślę, że dobrze byłoby, żeby również mieszkańcy tych terenów mieli dostęp do tego waszego cudu technicznego.

Brakuje połączenia Zielona Góra – Gorzów Wielkopolski – Szczecin. Wasze nitki kończą się dziwnie, w polu. Nie ma tutaj połączenia, a myślę, że to też jest bardzo odpowiednie. Wie pan, jak ktoś jest w stanie dojechać z Gorzowa do Szczecina, to później ma różne możliwości innych połączeń, niekoniecznie przez CPK. Konkretne pytanie jest takie. Jak zamierzacie to rozwiązać: połączenie dwóch stolic województwa lubuskiego i połączenie Gorzowa Wielkopolskiego ze Szczecinem? Zadał pan pytanie, czego brakuje, więc panu podpowiadam, czego brakuje, i proszę mi odpowiedzieć, jak pan to rozwiąże. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Dziękuję. Było to pytanie na piśmie. Mam pytanie do pani dyrektor. Wiele czyta się i mówi o promocji CPK za granicą. Mam pytanie o to, jaki budżet jest na to przeznaczony i ile środków już zostało wydatkowanych na ten cel.

**Dyrektor pionu CPK Katarzyna Dobrońska:**

Czy mogłabym jeszcze odnieść się do pierwszych słów na temat PDN, o którym była mowa?

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Proszę.

**Dyrektor pionu CPK Katarzyna Dobrońska:**

Dziękuję. Ja również nie dalej niż dwa tygodnie temu byłam w Brzezinach i również rozmawiałam z tamtejszymi mieszkańcami. Oczywiście rozumiem, że zawsze głos sprzeciwu, negatywny głos jest zawsze lepiej słyszalny. Jest też po prostu atrakcyjniejszy medialnie, natomiast nie dyskutujemy z tym, że jest to proces trudny. Naprawdę z olbrzymią empatią podchodzimy do każdego mieszkańca. Stąd nasza chęć indywidualnego kontaktu z każdym z nich.

Smuci mnie natomiast to, że państwo z góry zakładają, że tej przytoczonej starszej pani nie będzie stać na odtworzenie swojego życia w innym miejscu. Otóż mam wrażenie, że w ramach PDN i preferencyjnych warunków zbycia i nabycia przez nas nieruchomości mieszkańców opiekujemy się wszystkimi osobami, które znajdują się w najróżniejszych sytuacjach życiowych.

Otóż bonusy 20% i 40% – odpowiednio do gruntu lub do naniesień na tym gruncie – to już znaczący plus. Jeżeli ktoś mieszka w domu, który jest domem wieloletnim, wówczas mamy możliwość płacenia kwoty, która jest wartością odtworzeniową bez stopnia zużycia. To jest szczególnie atrakcyjne dla naszych południowych przebiegów linii kolejowych. Mamy również możliwość płacenia renty, jeżeli ktoś chce zrezygnować z działalności rolniczej. Możemy oferować wartości zamienne, jeżeli ktoś tę działalność chciałby kontynuować. Mamy również możliwość pomocy osobom, które kupiły swoje nieruchomości na kredyt, a wówczas spółka pomaga, żeby wzięcie kolejnego kredytu zostało umożliwione, mimo to że sytuacja życiowa danej osoby zmieniła się.

Naprawdę mamy szereg możliwości tego, żeby danej osobie odtworzyć sytuację życiową analogiczną do tej, jaką miała dotychczas. Oprócz tego pomagamy w przeprowadzkach i jesteśmy w stałym kontakcie z mieszkańcami, tak że naprawdę z czystym sumieniem opiekujemy się tymi mieszkańcami najlepiej, jak tylko potrafimy. Jesteśmy wyjątkową inwestycją i tak samo wyjątkowo traktujemy tych mieszkańców. Tyle chciałam powiedzieć, jeżeli chodzi o kwestię PDN teraz realizowanego na terenie lotniska i w przyszłości na nitkach kolejowych.

Jeżeli chodzi o szeroko rozumiane koszty marketingowe, proszę wybaczyć, ale opiekuję się pionem relacji i rozwoju otoczenia i nie mam w swoich kompetencjach opieki nad marketingiem spółki.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

OK, dziękuję. A pan, panie ministrze, ma wiedzę, kto się tym zajmuje, jaki jest budżet i ile środków zostało już wydatkowanych na promocję za granicą?

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Rozumiem, że będzie takie pytanie na piśmie, więc na nie odpowiemy.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Jest pytanie ustne.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Chciałbym podziękować pani poseł za wypowiedź, która pięknie ilustruje, jaki jest poziom dezinformacji na temat CPK. Pani mówi o…

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Panie ministrze, przepraszam.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

…które dostali ludzie w Brzezinach, podczas gdy w Brzezinach nie prowadzimy na ten moment PDN, więc nikt żadnej oferty nie dostał, a pani mówi o tym, jakie zatrważające dostali oferty. To jest niestety nieprawda.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Panie ministrze, zadałem…

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Program Dobrowolnych Nabyć dopiero się rozpoczął.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Zadałem panu konkretne pytanie i nie oczekuję odpowiedzi na piśmie, tylko odpowiedzi ustnej, chyba że nie ma pan wiedzy, wówczas proszę odpowiedzieć na piśmie. Ma pan wiedzę, czy nie ma pan wiedzy?

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Nie opanowuję pamięciowo budżetu CPK we wszystkich…

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Dziękuję, proszę w takim razie o odpowiedź na piśmie. Pan poseł Kopiec.

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam dwa bardzo konkretne pytania. Prosiłbym o odpowiedzi na piśmie. Pierwsze dotyczy konkretnej podstawy prawnej, na jakiej realizowany będzie program tzw. dowolnych nabyć dla linii 170. Prosiłbym o odpowiedź na piśmie.

Poproszę jeszcze o informację o tym, co z mieszkańcami gmin takich jak Palowice, Łaziska Górne, Świerklany, Mikołów, Czerwionka-Leszczyny, którzy nie będą chcieli opuścić swoich gospodarstw domowych. Co ich czeka, w jakim horyzoncie czasowym? Co z nimi będzie się działo? W tym momencie jest to bardzo istotne. Prosiłbym o konkrety, ponieważ kłamstwo, które powtórzy pan tysiąc razy, i tak nie stanie się prawdą. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Grabarczyk.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Czy mam odpowiedzieć na pytanie?

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Pan poseł prosił o odpowiedź na piśmie.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Odpowiedziałbym od razu. PDN będzie wtedy, kiedy będzie decyzja środowiskowa, czyli planujemy to gdzieś w okolicach przełomu 2024 i 2025 r. Rozpoczęcie prac budowlanych planujemy w 2029 r., więc pewnie ok. 2028 r. dla tych, którzy nie zdecydują się w PDN na wywłaszczenie na inwestycje celu publicznego na zasadach, które obecnie są takie same, jakie były za rządów obecnej opozycji, które w Polsce nie zmieniły się od kilkudziesięciu lat. Chcielibyśmy zmienić je na lepsze, ale państwo zablokowali to w Senacie i czeka to teraz na odrzucenie weta Senatu w Sejmie, więc na razie obowiązują dokładnie te same.

Jeszcze tylko pani poseł Sibińskiej byłem winny jedną odpowiedź, o kompetencjach osób, które tym się zajmują. Oczywiście nie wymienię tu kilkudziesięciu osób, ale proszę chociażby spojrzeć na ogólnodostępne CV pana Radosława Kantaka, wiceprezesa CPK ds. programu kolejowego, inżyniera, menedżera z kilkudziesięcioletnim doświadczeniem na różnego rodzaju projektach budowlanych z dużej infrastruktury zarówno w Polsce, jak i w wielu państwach zachodnich.

**Poseł Krystyna Sibińska (KO):**

Spojrzę sobie, ale prosiłabym, żeby udzielił mi pan odpowiedzi na piśmie.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Będzie odpowiedź na piśmie zarówno pani poseł Sibińskiej, jak i panu posłowi Kopcowi. Teraz pan poseł Grabarczyk.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, panie ministrze, uciekacie państwo od odpowiedzi na pytania dotyczące konkretnych pozycji wydatków. Ja zapytam jednak o łączną sumę wydanych do tej pory środków publicznych na realizację projektu CPK. Jaka jest łączna suma? Na pewno ma pan na biurku taką kwotę.

Zapytam też o decyzję rządu, który przyjął program inwestycyjny CPK. Jaka kwota została wpisana w tym dokumencie? Z reguły, gdy rząd podejmuje decyzje o inwestycjach, gdy przyjmuje programy inwestycyjne, w tych dokumentach zawiera tego rodzaju kwotę.

Chciałbym też, żeby powiedział pan… W jednej z wypowiedzi, a udziela ich pan wiele, kwestionował pan, iż w informacji Najwyższej Izby Kontroli o realizacji CPK nie zostało wskazane opóźnienie sięgające 2,5 roku. Przytoczę ten fragment: „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny Etap. I 2020–2023" obejmował jedynie nakłady na lata 2021–2023, a więc nie wskazywał całkowitych nakładów na przygotowanie i realizację CPK ani źródeł ich finansowania. Nie przyjęto dotychczas Dokumentu Wdrażającego stanowiącego dokument wykonawczy do ww. Programu Wieloletniego. W efekcie brak jest pełnego harmonogramu rzeczowo-finansowego Programu CPK. Koncepcja CPK ustaliła nierealistycznie krótkie terminy opracowania ww. dokumentów, dlatego też w stosunku do założonych terminów wystąpiło opóźnienie sięgające 2,5 roku. Koncepcja CPK nie zawierała ponadto pełnego uzasadnienia biznesowego inwestycji, wskazującego opłacalność budowy CPK pod względem ekonomicznym i społecznym".

Ponadto znajduje się tu stwierdzenie, że nie powstało studium wykonalności. Zapytam, które z tych wad realizacji projektu CPK zostały do tej pory przez pana i zespół ludzi, którymi pan kieruje, wyeliminowane. Czy mamy studium wykonalności? Czy zostały określone konkretne wartości poszczególnych elementów składowych tego programu?

Sejm sprawuje kontrolę nad działaniami rządu. Ta kontrola będzie realna, jeżeli będziemy mieli realne dane i będziemy mogli stwierdzać, czy harmonogram jest dotrzymywany, czy nie ma przekroczeń kwot. Jeżeli nie dysponujemy tymi danymi, to w jaki sposób mamy sprawować kontrolę?

Zapytam jeszcze, jakie nowe analizy zostały zlecone i sporządzone przez pana ministra, przez rząd, które potwierdzają zasadność realizacji tego projektu, CPK. Jakie? Publicznie dostępne jest tylko opracowanie z 2010 r., wykonane przez rząd, w którym zasiadałem, sporządzone przez spółkę PwC. Do tej pory w publicznym obiegu nie ma żadnego raportu dostępnego dla opinii publicznej. W jaki sposób mamy sprawować kontrolę?

Zapytam: Co wynika z tych opracowań, które pan posiada? Które porty regionalne stracą pasażerów po zrealizowaniu programu CPK? Które zyskają pasażerów? Z którymi będzie efekt synergii? Czy do utrzymania będzie lotnisko warszawskie Okęcie, czy zostanie zamknięte? Odpowiedź na to pytanie powinna paść dziś na tym spotkaniu, bo wchodzicie państwo w etap realizacji pociągający za sobą gigantyczne wydatki. Tylko jedna firma projektowa ma uzyskać prawie 1 mld zł za projekt. Warto zapytać, jakie realizacje ma w portfolio konsorcjum, o którym mówiła nam dziś pani dyrektor, firma Dar.

Tym pytaniem kończę wypowiedź. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo, panie ministrze, ale naprawdę prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi, bo jest kolejka.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Staram się, tylko że pan minister zadał całą wiązkę kilkunastu pytań, z których właściwie każde zasługiwałoby na dłuższą odpowiedź.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO):**

Ograniczyłem się.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Prosiłbym więc o zwięzłość, by każdy mógł zabrać głos, a przede wszystkim strona społeczna.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Proszę coś wybrać.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO):**

Nie „coś”, a każde pytanie jest istotne.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Panie przewodniczący… Proszę, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Czyli jednak odpowiedzieć na wszystkie? Mogę, tylko nie da się bardzo wyczerpująco odpowiedzieć na każde, a jednocześnie zastosować się do prośby pana przewodniczącego, żeby było krótko.

Pan minister był łaskaw cytować stwierdzenia z raportu pokontrolnego NIK, prześlizgując się nad jednym kluczowym elementem. Tzn. NIK stwierdził, że nie było czy brakowało, ale nie stwierdził, że brakowało w ogóle, tylko w koncepcji CPK, w konkretnym dokumencie, w konkretnej uchwale mającej obecnie już swój historyczny charakter, która była przyjęta na samym początku, którą trzeba było przyjąć, oczywiście wówczas przyjmując bardzo, bardzo szacunkowe dane i, jak się później okazało, w wielu elementach nietrafne po to, żeby uruchomić proces prac, analiz, przygotowania całego szeregu dokumentów. Raport NIK nie stwierdza, że tych dokumentów nie ma, tylko stwierdza, że, mówiąc krótko, koncepcja była koncepcją, nie była biznesplanem, nie była studium wykonalności, nie była studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym itd, itd. Nie była. Była po prostu wstępną koncepcją. Z tym momentem, w którym podejmowana jest decyzja, zaczynamy prace nad tym programem. Trzeba oczywiście zatrudnić do tego ludzi, trzeba wydać pieniądze, żeby przeprowadzać bardziej szczegółowe opracowania, dokumenty, prace planistyczne, później projektowe, a jeszcze później wykonawcze.

Jeżeli więc chodzi o wieloletni program finansowy, tak, on kończy się w tym roku w wymiarze wieloletniego programu finansowego w rozumieniu finansów publicznych, ponieważ w tym roku kończy się etap planistyczno-projektowy. Tzn. on będzie trwał. Może inaczej, zaczyna się etap realizacyjny, więc uchwalając kilka lat temu wieloletni program finansowy, niezasadne było uchwalanie go na czas, kiedy będzie realizacja, zanim zostaną wykonane prace planistyczne i projektowe, bo one w sposób oczywisty warunkują to, jaka później będzie realizacja i jakie wydatki będą w związku z tym niezbędne. Projekt wieloletniego planu finansowego CPK na lata 2024–2030 został obecnie przez nas opracowany. W tym momencie czeka na wpis do planu prac rządu i w najbliższych tygodniach, co najwyżej miesiącach, prace nad nim będą się toczyły i będzie uchwalony.

Jeżeli chodzi o studium wykonalności, to przy generalnie pozytywnej ocenie profesjonalizmu kontrolerów NIK tu muszę przyznać, że tutaj wiara w profesjonalizm została mocno naruszona, bo to jest tak samo zasadne jak pytanie, czy jest studium wykonalności krajowego programu budowy dróg i autostrad. Oczywiście nie ma, bo studia wykonalności odbywają się dla poszczególnych projektów inwestycyjnych i w ramach programu CPK takie studia, potocznie zwane studiami wykonalności, ale bardziej szczegółowo i adekwatnie należałoby je chyba nazwać tą nazwą: studium techniczno-ekonomiczno -środowiskowe, są oczywiście wykonywane i nawet była o tym informacja w dzisiejszej prezentacji. Dla samego lotniska i dla pierwszych kilku odcinków linii kolejowych są one albo zakończone, albo już prawie że na ukończeniu, a dla całego programu przynajmniej rozpoczęły się.

Jeżeli chodzi o uzasadnienie biznesowe, to w przypadku samego lotniska oczywiście ono jest. Gdyby go nie było, to gwarantuję, że już dawno mielibyśmy decyzję Komisji Europejskiej o zwrocie niedozwolonej pomocy publicznej, ponieważ inwestycje lotniskowe, tak jak już mówiłem, muszą te kryteria spełniać. Za chwilę zresztą będzie umowa podpisana z inwestorem. Nie wiem, czy to rozwieje pana wątpliwości. Jak np. IIAC, VINCI czy inna grupa wyłoży 1 mld, 1,5 mld, 2 mld dolarów w swoich euro i przywiezie je bezpośrednio do Polski, to znaczy to, że ma to uzasadnienie biznesowe, czy jednak oni wszyscy też się mylą i wszyscy się mylą, i nie ma uzasadnienia biznesowego, a międzynarodowa korporacja, często z kapitałem prywatnym, z dobrego serca chce nam przekazać miliardy euro po to, żeby je stracić, bo nie ma uzasadnienia biznesowego?

Jeżeli chodzi o publicznie dostępne opracowania, to jest oczywiście nieprawda. Zarówno w wymiarze eksperckim jest opracowanie Instytutu Sobieskiego, jak i te zamawiane przez CPK, co powoduje, że są one atakowane jako niewiarygodne. Gdyby CPK nie zamawiało, to CPK byłoby atakowane za to, że nie zamawia ekspertyz, analiz i być może realizuje coś, co nie ma uzasadnienia.

To chociażby raport, a właściwie dwa raporty A.T. Kearney pokazujące korzyści dla całej gospodarki. To raport bodajże pana prof. Śleszyńskiego z PAN-u, ale tu już mogę mylić się co do konkretnego nazwiska – najmocniej przepraszam, za chwilę mogę sprawdzić – dotyczący korzyści społeczno-ekonomicznych w wymiarze przestrzennym z realizacji programu kolejowego. Mamy pasażerski model transportowy, który nawet nie jest raportem, tylko jest całym narzędziem analitycznym, które bada zasadność tego rodzaju inwestycji i ich wpływ na przepływy, z którego korzysta już ponad 30 podmiotów, bo wykonawszy go, udostępniliśmy go na zasadzie open source'u, do wykorzystania również przez inne podmioty zajmujące się zarządzaniem transportem i komunikacją itd, itd. Mógłbym mnożyć, mnożyć i mnożyć, ale ma być krótko, więc będzie krótko.

Jeszcze odnośnie do lotnisk regionalnych i tego, czy stracą, czy nie stracą, jest raport IATA. To znów wykonane opracowanie, pogłębione, niezwykle szczegółowe, którego efekty, prognozy zostały podane do publicznej wiadomości, są dostępne. Raport pokazuje prognozę rozwoju ruchu lotniczego w Polsce, która została przyjęta jako bazowa do programu inwestycyjnego CPK.

Szanowni państwo, powiedzmy sobie jedno. Obecnie port lotniczy Chopina to jest mniej więcej 30., 35. lotnisko w Europie. Tu naprawdę nie trzeba być super ekspertem rynku lotniczego, żeby wiedzieć, że 30., 32., 34. lotnisko w Europie to nie jest lotnisko na miarę potrzeb piątego kraju UE i siódmego czy ósmego kraju w całej Europie. A CPK? Po zakończeniu pierwszego etapu będzie mniej więcej 10. lotniskiem w Europie. Taka

to straszna megalomania, gdy Polska jest na 10. miejscu w Europie, a zdaniem niektórych powinna być na 30., 35. albo, nie wiem, na 100.

Jeżeli chodzi o przyszłość lotniska Chopina, w jego najważniejszym wymiarze została przesądzona uchwałą rządu powołującą koncepcję CPK do realizacji. Tam jest jednoznacznie stwierdzone, że główny ruch komercyjny z lotniska Chopina musi być przeniesiony. To jest oczywistość. To jest model Montrealu. To właściwie jedyny przykład inwestycji podobnej do CPK, która się nie udała, bo tam nie podjęto takiej decyzji i nastąpiła kanibalistyczna konkurencja na wyniszczenie pomiędzy nowym a starym lotniskiem. Zazwyczaj ona kończy się bankructwem jednego z nich, zazwyczaj tego starego.

Oczywiście główny ruch komercyjny zostanie przeniesiony, natomiast co do całokształtu Chopina jako lotniska i różnych kategorii ruchu lotniczego, to akurat tej decyzji nie trzeba podejmować w tej chwili. Ona faktycznie nie została jeszcze podjęta, więc może pozostanie jako lotnisko mniejsze, funkcjonujące w bardziej ograniczonym wymiarze. To jest też kwestia rozmowy z władzami Warszawy. Wiadomo, że tego rodzaju teren, gdyby – podkreślam tryb warunkowy – podjęta była decyzja, żeby całkowicie zlikwidować tam operacje lotnicze, to, nie wiem, chociażby wybudowanie tam osiedla mieszkaniowego komunalnego z tanimi czynszami dla mieszkańców byłoby strzałem w dziesiątkę, który ogólnie zmieniałby rynek gry na warszawskim rynku deweloperskim. Stąd jestem dziwnie spokojny, że akurat obecne władze Warszawy nie będą zainteresowane tym rozwiązaniem, ale tu już wchodzimy w dywagacje teoretyczne. Co do istoty już oddzieliłem pytanie.

Odnośnie do portfela powiem, że jest on powszechnie dostępny. Kwota, którą pan wymienił, to jest kwota dla master architekta, czyli za całokształt prac projektowych. Tu liderem konsorcjum jest Foster i Buro Happold. To naprawdę jest absolutny top światowych firm architektonicznych zajmujących się dużą infrastrukturą. Portfel jest więc publicznie dostępny, każdy, kto ma dostęp do telefonu, może go sobie znaleźć. Nie będę go już tutaj wyliczał. Mam nadzieję, że zmieściłem się w życzeniu pana przewodniczącego, żeby było krótko.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO):**

To jeszcze tylko suma dotychczasowych wydatków na CPK. Suma.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Przepraszam, współpracownicy przesłali mi: pan prof. Przemysław Śleszyński z Polskiej Akademii Nauk, czyli nie pomyliłem się co do nazwy.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Dobrze. Może pan podać sumę?

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Całkowita suma jest bardzo trudna do zdefiniowania. Czy mówimy o cashflow? Czy mówimy o podpisanych umowach, które są wiążące? Czy mówimy o umowach…

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO):**

O sumie dotychczas zaksięgowanych wydatków, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Na ten moment? Dobrze, sprawdzę to i udzielimy takiej informacji na piśmie. Zresztą sprawozdania finansowe w spółce CPK, czyli dane do grudnia tego roku, bez tych czterech miesięcy, bo ten rok oczywiście trwa, zgodnie z wszelkimi obowiązkami sprawozdawczymi są oczywiście publicznie dostępne.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Dobrze. W takim razie poprosimy na piśmie. Proszę, pani poseł Pawliczak.

**Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, à propos nabyć i wywłaszczeń chciałam zapytać, panie ministrze, co z ustawą, a właściwie ze zmianą ustawy o gospodarce nieruchomościami, która została odrzucona jako totalny bubel prawny w Senacie. Czy czasem gdzieś po cichu w zakamarkach nie pracujecie nad kolejną zmianą tego aktu, żeby jeszcze w tej kadencji przedłożyć tę zmianę? To pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Ponieważ w sumie nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi w tym temacie, to poproszę na piśmie o konkretną, bardzo szczegółową informację, ile publicznych pieniędzy wydano na promowanie projektu CPK zarówno w prasie krajowej, jak i w prasie międzynarodowej. Ile w ogóle pieniędzy skierowano na promocję tego projektu również w innych mediach? Bardzo proszę o informację na piśmie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Kolejnych posłów prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi, tak jak u pani poseł Pawliczak. Mamy pół godziny.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

To tylko odpowiem…

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Panie ministrze, ja tu udzielam głosu. Ja panu nie przerywam i prosiłbym o wzajemność. Naprawdę prosiłbym o skondensowane wypowiedzi, aby każdy miał szansę zabrać głos, bo mamy równie ważne posiedzenie Komisji o godz. 12:00, jak wspominałem wcześniej, i jeśli nie skończymy do godz. 12:00, to tak czy siak będę musiał zamknąć to posiedzenie.

Proszę bardzo, pan poseł Krajewski.

**Poseł Stefan Krajewski (KP):**

Szanowny panie ministrze, Wysoka Komisjo, mam prośbę do pana ministra, żeby przestał pan lać wodę, bo lany poniedziałek skończył się wczoraj. Pytamy o konkrety. Jest to niezwykle ważny, sztandarowy i strategiczny projekt obecnego rządu, o którym słyszymy, a ciągle nie możemy poznać rzędu wielkości wydatków. Przy każdej inwestycji jest harmonogram finansowo-rzeczowy, z którego jasno wynika, co jest planowane do zrobienia i ile to ma kosztować. Każdy z nas rozumie to, że ceny mogą ulec zmianie ze względu na inflację, ze względu na nieoczekiwane inwestycje towarzyszące, które trzeba będzie zrobić, a ciągle nie możemy poznać nawet rzędu wielkości.

Pan minister pytał o to, co trzeba, to ja powiem. Było województwo lubuskie, a ja powiem o województwie podlaskim i lotnisku regionalnym. Kiedy PiS był w opozycji, organizował referenda, szukał rozwiązań. Od sześciu lat rządzą, a w województwie od pięciu lat. I w województwie, i tutaj, mają PiS-owski rząd, a wszystko stanęło w miejscu. Już dzisiaj lotnisko regionalne w województwie podlaskim nikomu nie jest potrzebne. Trzeba wrócić do tego projektu i przy tak ogromnych środkach wydawanych na CPK trzeba znaleźć pieniądze na lotnisko w województwie podlaskim, zwłaszcza że zakładaliśmy Białoruś, która jest dzisiaj zamknięta. Wydawało się, że będziemy mogli z tych lotnisk korzystać. Sytuacja geopolityczna zmieniła się i dzisiaj trzeba takie środki znaleźć. Być może będzie to też lotnisko, z którego będzie musiało korzystać wojsko, tak jak korzysta z portu w Rzeszowie.

Dzisiaj są to ważne pytania. Widać tutaj, ile jest zadowolonych ludzi. Każdy, kto ma tablet, może w tej chwili odpalić, ile w tej chwili jest zadowolonych. Wszyscy oni skandują, że dziękują PiS-owi za te inwestycje, że nie rozumieją tego, że rząd chce na siłę zrobić im dobrobyt, a oni do tej pory tego nie zrozumieli. To są wszystko zdjęcia z tych manifestacji.

Jest więc pytanie do pana ministra. Mam nadzieję, że pan minister odpowie na piśmie. Ile protestów, skarg wpłynęło do tej pory do ministerstwa i ile listów pochwalnych, peanów na rzecz dzisiejszej władzy? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Lenartowicz, zdalnie.

**Poseł Gabriela Lenartowicz (KO) – spoza składu Komisji:**

Dziękuję bardzo. Mam bardzo konkretne pytania. Ostatnio na posiedzeniu w Katowicach prezentowany był tzw. kolejowy program dobrowolnych nabyć. Chciałabym za posłem Kopcem poprosić o podstawę prawną tego programu. Jakie są źródła prawne i jaki jest budżet tego programu? Dosyć optymistyczne zasady były prezentowane, tak jak dzisiaj widzieliśmy, jeśli chodzi o PDN pod samo lotnisko, tylko tych zachwyconych jakoś nie widać. Chcę wiedzieć. Przed chwilą pan minister mówił, że nie ma, bo jeszcze nie

ma tych nabyć, ale generalnie jeśli mówi się ludziom, że ten program będzie i że będzie na bardzo korzystnych warunkach, jeśli mówi się o bonusach, o odbudowywaniu domów, to proszę podać, na jakiej podstawie i za jakie pieniądze ma to mieć miejsce.

Drugie pytanie też związane jest z występem w Katowicach. Otóż rzecznik prasowy CPK zapowiedział, że lada moment podpisana będzie umowa z wykonawcą budowlanej dokumentacji technicznej projektu na linię 170. Chciałam zapytać, kto będzie ten projekt projektował, bo na razie nie mamy jeszcze nawet wniosku o decyzję środowiskową. Jest oczywiście zaproponowany wariant inwestorski. Skoro jednak decyzja środowiskowa może być najszybciej za wiele, wiele miesięcy, zważywszy na sposób procedowania i charakter tych decyzji, a lada dzień ma być zlecenie na wykonanie dokumentacji, to czy dokumentacja budowlana będzie prowadzona na wszystkie zaproponowane przebiegi? A jeśli okaże się, że decyzja środowiskowa będzie odmowna i żaden z zaproponowanych przebiegów nie będzie miał uznania, to wtedy za co będziemy płacić, my jako społeczeństwo?

Chciałam też zapytać… Pytam po raz kolejny, ile CPK wydaje na marketing i promocję. Prosiłam o odpowiedzi na piśmie chyba od pierwszego posiedzenia, kiedy ten temat był na posiedzeniu plenarnym, a do dziś nie ma odpowiedzi. Tym razem zwrócę się do pani marszałek Witek, żeby wyegzekwowała odpowiedź na moje pytanie, zadawane na sali plenarnej. Tu też prosiłabym pana przewodniczącego Komisji o wyegzekwowanie terminowej odpowiedzi na pytanie, ile dotychczas zostało wydane na marketing, na ogłoszenia, na teksty sponsorowane, dla agencji reklamowych, bo nie zlecacie tego wprost, żeby nie było tego widać, bo te artykuły są ewidentnie reklamowe, ale nie są oznaczone jako reklamowe, tak samo na wydatki za granicą, tak samo na festyny i różne inne eventy…

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Pani poseł, mamy naprawdę mało czasu, a te wątki były już poruszane.

**Poseł Gabriela Lenartowicz (KO) – spoza składu Komisji:**

…niekoniecznie na terenie przebiegu inwestycji mają miejsce. Odnośnie do tabliczek z nazwiskami powiem, że największe obawy dziesiątek tysięcy protestujących, bo jest ich aż tylu – wystarczy policzyć banery na płotach, to już będzie znacząca ilość – są takie, że tak naprawdę budowy nie będzie, a jedyny konkret to będą wydane pieniądze, a do nich nie da się przyczepić tabliczek, chyba że będzie to puste miejsce po zburzonych wieżach w Ostrołęce. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Sowa.

**Poseł Marek Sowa (KO):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, też mam jedno pytanie w kontekście portów regionalnych. Wiem, że pytał już o to pan przewodniczący Grabarczyk, ale chciałbym to pytanie poszerzyć. Jak to dokładnie wpłynie? Znam raport IATA i ruch prognozowany na 2040 r. Wszędzie zakłada przynajmniej dwukrotną zwyżkę, niemniej jednak trudno nie zapytać o konkretne porty lotnicze. Okęcie to 50 km od nowego CPK. Czy on będzie dalej funkcjonował, czy nie? Modlin to 60 km. Radom, oddawany w tym roku, to niespełna 100 km. Jak na ten port wpłynie CPK? Łódź to 80 km. W kolejności są Katowice, Pyrzowice i Poznań – nieco ponad 200 km.

Kolejną kwestią jest przejmowanie przez CPK kontroli nad regionalnymi portami. Mówię tutaj o własnościowym przejęciu. To m.in. Kraków-Balice, 76%. Będzie to skutkowało decyzjami wpływającymi na bieżące decyzje w portach lotniczych. To choćby opłaty lotniskowe, indywidualne negocjacje, ale będzie to również wpływało na decyzje inwestorskie, na kwestie dywidendy, na to, czy zostanie w portach lotniczych, czy nie. Jesienią ubiegłego roku mieliśmy taki przypadek, że CPK chciało przejąć 42% udziału od Węglokoksu, tak aby przejąć całkowitą kontrolę nad portem lotniczym w Pyrzowicach w Katowicach. Widać więc, że to podejście właścicielskie jest tutaj bardzo mocne. Oczywiście znam historię krakowskiego portu, kiedy PPL chciały, aby koszty inwestycji lotniska w Okęciu były spłacane, więc takie pytania są zupełnie uzasadnione. Chciałbym, aby pan minister odniósł się do tego. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Milczanowska.

**Poseł Anna Milczanowska (PiS):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, odkąd zapadła decyzja o CPK – jest to mniej więcej 2018 r. – słyszymy dużo słów krytycznych, ale doskonale państwo wiecie, zresztą podobny pomysł – wielokrotnie już o tym przypominałam – był w 2011 r. Siedzący razem ze mną w prezydium pan minister Cezary Grabarczyk, wówczas odpowiedzialny za Ministerstwo Infrastruktury, miał podobny pomysł. Rząd nawet przyjął cały raport o powstaniu takiego dużego lotniska, hubu, tu, w Polsce Centralnej.

O tym, jak potrzebna jest ta inwestycja przede wszystkim do motoru rozpędzającego polską gospodarkę, doskonale wiemy. Wiedzą o tym zwłaszcza inwestorzy, eksperci, nie tylko z Polski, ale z całego świata, bo gdyby, proszę państwa, nie byłoby zainteresowania Centralnym Portem Komunikacyjnym… A coraz to nowi inwestorzy chcą wchodzić jako mniejsi udziałowcy i chcą ten port budować. To są niebagatelne firmy, bo niejednokrotnie zarządzające kilkudziesięcioma lotniskami albo, jeżeli chodzi o Koreańczyków, potężnym lotniskiem w Seulu.

Podobnie eksperci, w tym także światowi, mówią o hubie do zagospodarowania w północno-środkowej Europie. Oczywiście nie ma lotniska połączonego szprychami, węzłem komunikacyjnym. Jest ono niezbędne. Wielokrotnie tłumaczyliśmy nawet sytuację związaną z bestialską wojną na Ukrainie wywołaną przez Rosję. Rosja jest tam od ponad roku i, proszę państwa, doskonale wiecie, że Polska jest głównym hubem na Ukrainę: przeładunkowym, militarnym, humanitarnym. Radzimy sobie z tym. Wiele sytuacji i argumentów mówi o tym, że CPK powinien powstać.

Panie ze spółki, zwłaszcza pani, która mówiła o programie dobrowolnych nabyć… Są te inwestycje. Przecież wielu z nas uczestniczy w inwestycjach drogowych i wiemy, że tam, gdzie budowane są obwodnice, gdzie budowana jest nowa droga, wszystkich do końca nie zadowolimy. Podobnie jest tutaj, przy tej potężnej inwestycji. Wiemy przecież, jak przykra jest taka sytuacja dla osób, które przez kilkadziesiąt lat związane są z danym miejscem, ale jestem przekonana… Zresztą też rozmawiam z takimi osobami. Są te, które nie są zadowolone i one najchętniej by zostały, ale są i osoby, które jednak dają się przekonać i chętnie pozbywają się swoich gruntów, posesji z terenu, gdzie będą przebiegać szprychy kolejowe. Doskonale państwo wiecie, na sali jest wielu fachowców, że inaczej nie da się wybudować takiej szprychy. Ona musi iść po najbardziej prostej linii, nie z zakrętami. Przecież tu chodzi o prędkość. Mają to być pociągi, które będą poruszały się z prędkością 250 km/h. Albo chcemy to sobie skrócić, albo nie.

Można byłoby tak krytykować i krytykować w czambuł, proszę państwa. Projekty spółki są bardzo wysoko oceniane w UE i oprócz tego dofinansowania poszło… Wygrywają z innymi projektami, które uważa się za bardzo innowacyjne. Popatrzmy więc na to również z tej strony. Rozumiem, że w natłoku krytyki, która poszła, warto też spojrzeć na pozytywne rzeczy, których jest o wiele więcej, a najważniejszą z nich wszystkich jest to, że CPK ma służyć Polsce i nie tylko Polsce, a Polska, jak wiecie, rozwija się i jest krajem coraz mocniej stojącym na nogach pod względem gospodarczym. Dziękuję.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO):**

Krótkie sprostowanie: rząd premiera Donalda Tuska nie podjął decyzji, o których mówiła pani poseł.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Dziękuję. Pani poseł, pani przewodnicząca, mamy kilka zgłoszeń. Dyskusję proszę prowadzić w podgrupach na zewnątrz. Teraz pan przewodniczący poseł Polaczek. Proszę o zwięzłość wypowiedzi, bo mamy zgłoszonych naprawdę dużo gości, również na następne posiedzenie. Proszę bardzo.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Z racji posiedzenia Komisji za 10 minut ograniczę się tylko do de facto jednego pytania. Skupię się na komponencie lotniczym, który jest, myślę, podstawową istotą realizacji tego cywilizacyjnego projektu.

Mamy podpisane przez CPK dwie kluczowe umowy. Pierwszą jest umowa na wykonanie projektu portu lotniczego z międzynarodową firmą Foster na 856 mln zł w ubiegłym roku. Mamy też drugą umowę na wykonanie dokumentacji projektowej dróg startowych i dróg kołowania z hiszpańskim partnerem na 327 mln zł. Prosiłbym o udzielenie pisemnej odpowiedzi o tym, jaki jest termin zrealizowania projektów wynikających z podpisanych umów oraz jakie jest zaawansowanie procentowe na kwiecień 2023 r. w świetle przyjętego harmonogramu, ewentualnie jakie są kamienie milowe w trakcie realizacji harmonogramu. Mówię o tych dwóch podstawowych projektach, które, powiedziałbym, są kwintesencją tematu, o którym mówimy. Czy są jakieś zagrożenia?

O to proszę na piśmie. Jeśli chcą państwo udzielić na to odpowiedzi ustnie, to jak najbardziej, ale prosiłbym, aby w tej sprawie była pisemna odpowiedź.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

To zostańmy przy odpowiedzi pisemnej. Pani poseł Gill-Piątek.

**Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, pewnie już na koniec tego posiedzenia Komisji będzie pewien akcent humorystyczny. Zdaje się, że państwo oprócz PDN, o którym tyle dzisiaj słyszeliście… Naprawdę ze wzruszeniem słuchałam, jak dzieci w strojach ludowych witają was chlebem i solą na tych wszystkich terenach. Rzeczywistość wygląda zgoła inaczej. Zdaje się, że prowadzicie państwo również program cichociemnych geodetów. Otóż to jest film, który nagrali mieszkańcy Mileszek, nie pierwszy zresztą, z panem, który spaceruje po ich terenie, po prywatnych posesjach. Film ma trzy minuty z kawałkiem. Na końcu ten pan daje dyla, dlatego że jest przez mieszkańców pytany o to, co tu robi. Takich zdjęć i dokumentacji tego, że w tej chwili w łódzkich Mileszkach chodzą osoby, które prawdopodobnie związane są z CPK, natomiast nie przedstawiają się, niepokoją mieszkańców… Tak naprawdę wygląda na to, że pewne rzeczy są już postanowione za ich plecami. Takie rzeczy dzieją się tam codziennie. Zwróćcie więc państwo na to uwagę.

Drugą sprawą, o której tutaj rozmawiamy, ale cały czas mam wrażenie, że jej nie dostrzegamy, jest to, że państwo zlecili projekt bodajże za 900 mln zł przed uzyskaniem decyzji środowiskowej. Tak jak mówiła pani posłanka Lenartowicz, niech później ta decyzja środowiskowa cokolwiek zmieni w związku z tym projektem. Wiecie państwo, bo sami pracujecie przy CPK, że w decyzji środowiskowej będzie kilka punktów, które są wątpliwe. Być może będzie jakieś przesunięcie, być może trzeba coś przeprojektować. Chciałam zapytać, kto poniesie odpowiedzialność finansową. Będzie to grube naruszenie dyscypliny finansów publicznych, już nawet nie na miliony, ale prawdopodobnie na dziesiątki milionów, bo państwo prowadzicie ten proces do góry nogami. Najpierw powinna być decyzja środowiskowa, a później przystąpienie do projektu, do dokumentacji wykonawczej.

Trzecia sprawa. Chciałam się przychylić do jednego z pytań. Posłanka Matysiak nie otrzymała tutaj informacji, ile kosztowały te pikniki. W takim razie ja poproszę.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Już to ustaliliśmy. Będzie odpowiedź na piśmie.

**Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):**

Dobrze, proszę o odpowiedź na piśmie. Ile kosztował cały komponent partycypacyjny przy CPK, przy wszystkich komponentach, z wyróżnieniem tego, ile to były koszty osobowe zatrudnionych przy tym osób, ile to były zlecenia różnych form partycypacji, organizacja pikników, spotkań, cateringów, druku materiałów informacyjnych itd.? Na to wszystko proszę odpowiedzieć na piśmie, natomiast tutaj bardzo proszę pana ministra, żeby wyjaśnił sprawę tego, co z Mileszkami i kto poniesie konsekwencje, jeżeli będą ewentualne zmiany w projekcie z powodu decyzji środowiskowej.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Dziękuję.

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Może chociaż to, panie przewodniczący? Padło tu bardzo konkretne oskarżenie. Wypadałoby to wyjaśnić.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Nie, nie. Panie ministrze, są jeszcze cztery osoby, w tym strona społeczna. Poproszę o minutę dla każdej osoby, a później odniesie się pan zbiorczo. Pan poseł Sterczewski, prosiłbym, naprawdę zwięźle.

**Poseł Franciszek Sterczewski (KO):**

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, słyszymy, że jest trudność z odpowiadaniem na pytania odnośnie do dużych sum, odnośnie do pytań dotyczących dotychczasowych wydatków i całościowych wydatków, dlatego mam konkretne pytanie. Niedawno byłem na spotkaniu z mieszkańcami Katowic, Mikołowa i Podlesia. Narzekali, że uczestniczyli w konsultacjach społecznych w zeszłym roku i to, co ich nie tylko zaniepokoiło, ale i zdziwiło, to to, że po tych konsultacjach widzą na stronie internetowej, że zmienił się przebieg, że co innego było konsultowane, a co innego widnieje w materiałach CPK. Jest więc pytanie o to, jaki jest sens konsultacji, jeżeli coś, co jest przedstawiane ludziom, potem zupełnie się zmienia i okazuje się, że to nie ma żadnego pokrycia w mapach, w przebiegach szprych. Jeżeli w związku z tym tak wyglądają konsultacje, to mam konkretne pytanie o ich dotychczasowy i planowany koszt. Jeżeli mają one przebiegać w ten sposób, to obawiam się, że jest to wywalanie pieniędzy w błoto. Żeby już nie przedłużać, również poproszę o odpowiedź na piśmie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Teraz pan. Proszę o przedstawienie się.

**Prezes zarządu Stowarzyszenia Port Lotniczy Białystok Karol Halicki:**

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Karol Halicki, reprezentuję Stowarzyszenie Port Lotniczy w Białymstoku. Panie przewodniczący, szanowni państwo, szanowni posłowie, mam dwa pytania. Jedno pytanie jest do przedstawicieli spółki CPK, drugie do pana ministra Horały.

Pytanie do przedstawicieli spółki jest bardzo merytoryczne. Czy w analizach, które zostały dotychczas sporządzone i cały czas są aktualizowane, zostało uwzględnione to, że w Białymstoku w najbliższych latach również zostanie otwarty regionalny port lotniczy? W tej chwili w województwie podlaskim mamy ok. 1 mln, a nawet 1,2 mln mieszkańców. W tej chwili, powiem brzydko, generujemy ruch lotniczy na Lotnisku Chopina w Warszawie. Jeśli powstanie lotnisko w Białymstoku, jak to wpłynie? Ponad 1 mln mieszkańców zapewne w większości będzie korzystać z lotniska w Białymstoku. Czy w takim przypadku to w ogóle ma sens, jeśli najpierw powstanie lotnisko w Białymstoku? Jak to w ogóle wpłynie na zasadność następnego projektu lotniczego CPK? Dlaczego powstaje lotnisko w Białymstoku? Dlaczego jest ono tak ważne dla mieszkańców? W tej chwili mamy za daleko do lotniska w Warszawie. To jest ok. 200 km.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Dobrze, ale bez wywodów, naprawdę. Było pytanie, będzie odpowiedź.

**Prezes zarządu SPLB Karol Halicki:**

Drugie pytanie jest do pana ministra Horały. Czy są w ogóle planowane jakiekolwiek działania ze strony rządu mające na celu wsparcie utworzenia i rozwoju białostockiego lotniska? Przypomnę tylko, że koszty społeczne i koszty finansowe utworzenia lotniska w Białymstoku są zdecydowanie mniejsze od planowanego CPK. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Pan prezes Wójcik.

**Pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich Marek Wójcik:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, mając minutę, zadam cztery żołnierskie pytania. Po pierwsze, chciałem zapytać pana ministra, kiedy możemy spodziewać się strategii funkcjonowania lotnisk lokalnych i regionalnych

w Polsce. Padało tu parę przykładów, ale chcemy znać konkrety. Sytuacja ze śląskim lotniskiem i próbą przejęcia jest dla nas takim sygnałem, ale dotyczy to właściwie większości polskich lotnisk, w których udziały mają samorządy miejskie lub wojewódzkie. Chcemy po prostu wiedzieć, jakie macie państwo plany. Musimy to skorelować. To istotna kwestia. Zapraszamy pana ministra i prosimy o odpowiedź. Czy jest pan w stanie pojawić się na Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego i przedstawić taką strategię?

Druga sprawa. Proszę o informację, skąd jako samorządy regionalne znajdziemy środki na tabor. Pokazywaliście państwo rozbudowane linie, ale po nich będą jeździły pociągi. W sytuacji, kiedy KPO i środki z Funduszu Spójności są zagrożone, chcielibyśmy wiedzieć, skąd i jakie środki będą mogły nas wesprzeć w zakupie taboru niezbędnego do tego, żeby to rzeczywiście były koleje szybkie.

Pytanie trzecie dotyczy uwarunkowań środowiskowych. Czy uważacie państwo, że 30 dni wystarczy dla tego projektu, w sytuacji, kiedy chociażby rozporządzenie obszarowe negatywnie zaopiniowały samorządy gminny i cała komisja? Nawiasem mówiąc, próbowałem znaleźć słowo na temat tej konsultacji na stronie spółki i nie ma ani słowa poza ogólnym materiałem chyba sprzed kilkunastu miesięcy, mówiącym o tym, że takie konsultacje będą się odbywały.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Proszę zmierzać już do końca.

**Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:**

Ostatnia jest prośba. Nie odbieram jako sukces Programu Dobrowolnych Nabyć. W związku z tym chciałem prosić o to, abyście państwo przedłużyli ten projekt, bo 15% na wykup na samo lotnisko to jest nic. Czy jest szansa na to, żeby ten program wydłużyć poza 7 kwietnia? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Pan Piotr Malepszak, ale prosiłbym, naprawdę będę bezwzględnie zabierał głos.

**Pełnomocnik prezydenta miasta Gdańska ds. kolejowych Piotr Malepszak:**

Dzień dobry. Szanowni państwo, mam jedno krótkie pytanie do spółki CPK, opierając się na danych, które przedstawia. We wrześniu ubiegłego roku spotkaliśmy się, była informacja o 723 km linii, które będą oddane w 2027 r. Czy coś zmienia się w tym obszarze? Z ostatnich informacji medialnych wynika, że w tym roku, w 2027 r. – dzisiaj minister Horała mówił o 2028 r. – miałaby być oddana tylko linia Warszawa – Łódź.

Druga dodatkowa kwestia z tym związana jest taka. Jeśli chcemy czymkolwiek jeździć w 2028 r. po nowej linii Warszawa – Łódź, to w tym roku jest ostatni dzwonek na to, żeby zamawiać pociągi, biorąc pod uwagę proces zakupu pociągów dużych prędkości. W przypadku Pendolino trwało to sześć lat, w przypadku innych przetargów europejskich trwa to podobnie. W tym roku jest ostatni dzwonek, żeby kupować pociągi, żeby cokolwiek jeździło po tej linii. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo, pani, ostatni głos.

**Przewodnicząca Komitetu Agrounii Karina Kozłowska:**

Nazywam się Karina Kozłowska. Chciałam podziękować za zabranie głosu. Chciałam zwrócić się do pana ministra Horały: czy wie, co to są konsultacje społeczne, że powinny być prowadzone w dobrej wierze, powszechności, przejrzystości, responsywności, koordynacji, przewidywalności i poszanowaniu interesu ogólnego? Szanowny panie Horała, widzieliśmy się 3 kwietnia i zadałam panu pytanie o to, jakim prawem wyburzył pan już kilka domów, kiedy RDOŚ nie zakończył jeszcze konsultacji środowiskowych.

Zaledwie kilka dni temu, panie ministrze – zwróciłabym się też do pani posłanki Milczanowskiej, która pomyliła lotnisko w Incheon z lotniskiem w Seulu, tak że brak kompetencji widać też na tej sali – zaledwie dwa dni temu, szanowni państwo, przy wielkanocnych stołach, a reprezentuję stronę społeczną, zjeździłam tysiące kilometrów, byłam na setkach podwórek różnych osób pokrzywdzonych przez autostradę, przez

lotnisko, przez kolej dużych prędkości… Jestem ekspertem w tej dziedzinie. Spędziłam kilkanaście dni, miesięcy na ulicy, na protestach. Chciałam więc skierować pytanie do pracowników spółki CPK i do pana ministra Horały. Czy wiecie, czego życzyli sobie ludzie przy wielkanocnych stołach?

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Proszę zmierzać do końca.

**Przewodnicząca Komitetu Agrounii Karina Kozłowska:**

Chcieli, żebyście państwo uszanowali ich wolę i żebyście zaczęli nas reprezentować, nic więcej. Niby mało, ale to nie jest tak oczywiste w tym demokratycznym kraju. Chcemy, żeby politycy nas słuchali. Dzisiaj kolejny raz proszę o to samo: o prawdziwe konsultacje społeczne. Wejdźcie do swoich limuzyn, przejedźcie 20 km dalej, poza biuro poselskie, poza Żoliborz, i zapytajcie kogokolwiek na ulicy w Baranowie, w Wiskitkach, w Teresinie, w Jaktorowie, w gminie Żabia Wola. Zejdźcie na protest, zapytajcie, co ci ludzie myślą, czy byli konsultowani, czy są słyszalni. Szanowni państwo, nie są. To są tragedie ludzi.

Ostatnia rzecz. W ostatnich dniach pan prezes Kaczyński składał nam świąteczne życzenia. Życzył nam spełnienia marzeń. Marzeniem strony społecznej jest to, żeby CPK było nieaktualne. Prezes obiecał, że marzenia Polaków spełnią się, więc pytam, panie ministrze Horała, kiedy będę mogła zwołać konferencję prasową i ogłosić, że projekty CPK są nieaktualne. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Na tym wyczerpaliśmy listę mówców. Na większość pytań pan minister Horała odpowie na piśmie. Czy chce pan jeszcze powiedzieć dwa słowa podsumowania?

**Sekretarz stanu w MFiPR, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Marcin Horała:**

Dobrze, dosłownie dwa słowa, bo i tak jestem bezradny, bo padł tu cały szereg tez, które nawet nie wymagałyby odpowiedzi, ale sprostowania, bo były po prostu nieprawdziwe. Powiem więc tylko jedno. Działa tu taki mechanizm, że niestety część z państwa polityków, jak i polityków niebędących posłami – bo np. pani, która wypowiedziała się jako ostatnia, tak mi kliknęło, taka drobna informacja, jest działaczem Agrounii – docieracie państwo do ludzi, faktycznie strasząc ich, podając im nieprawdę. Część ludzi w to wierzy, boi się, protestuje i ten protest jest używany jako uzasadnienie, że mieliśmy rację, że coś tu faktycznie jest źle, skoro ludzie boją się i protestują. Tymczasem tam, gdzie proces ten jest zaawansowany, gdzie się toczy, np. w samym Baranowie i okolicach, głosując swoimi rzeczywistymi decyzjami, zgłoszeniami do PDN, podpisywaniem umów, ludzie głosują tak, jak głosują. Tam, gdzie proces jest mniej zaawansowany, można jeszcze wierzyć.

Jak się ludzi straszy, to część ludzi daje się przestraszyć. Jestem przekonany, że kiedy tam również dojdziemy z zaawansowaniem procesu do tego, żeby każdy mógł zobaczyć, ile realnie oferujemy mu za jego nieruchomość, to, tak jak w tym przypadku, uzna, że to jest całkiem dużo.

Pan Marek Wójcik mówił, że 15% to jest mało, ale to 15% już podpisanych, zarejestrowanych umów. Zgłoszeń jest dużo, dużo więcej. Dużo więcej jest nawet protokołów uzgodnień, czyli takich, że już dogadaliśmy się co do warunków umowy, jest tylko kwestia formalna, notariusz, księga wieczysta itd. Moment zakończenia gdzieś więc musi być. To tyle.

**Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):**

Serdecznie dziękuję. Oczekujemy odpowiedzi na piśmie. Prezentacja, która była zaprezentowana, będzie rozesłana mailem. Zamykam posiedzenie Komisji.